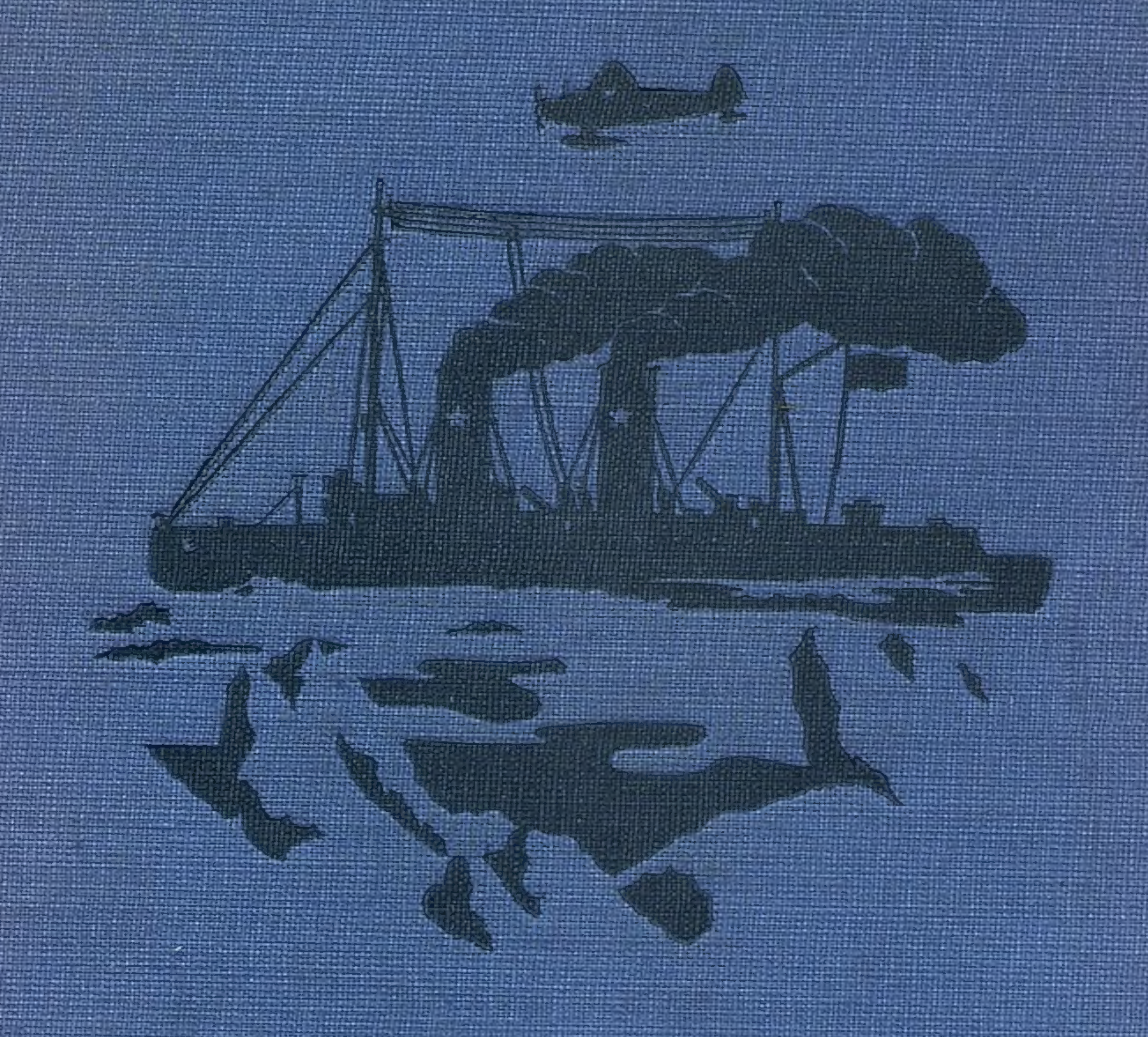


А. ЛЕБЕДЕНКО и Д. ЮЖИН

ОСАДА ПОЛЮСА

Издание третье

ОБЛОЖКА В. ТАМБИ

ОГИЗ • ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ДЕТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ
ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
1934

Для старшего возраста
Редактор З. Задунайская. Художн.-редактор Ю. Петров. Технич. редактор Н. Родченко. Книга сдана в набор 8/V. Подпис. к печ. 14/VII. Д-83 Огиз 2646. Ленгорлит № 17245. Тираж 20350 экз. Заказ № 1700. Бум. 82 × 110 1/32. Печ. л. 19 1/4 Авт. л. 14,89 (113 800 тип. знаков в 1 бум. л.). 2-я тип. «Печ. Двор» треста «Полиграфкнига». Ленинград, Гатчинская, 26.

А. Лебеденко

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

КАПИТАНЫ ЛЬДОВ

МЕТЕЛИ, МОРОЗЫ И ВЕЧНЫЕ ЛЬДЫ

Это было в 1915 году.

Наша батарея стояла в лесу на западном берегу реки Стыри. Здесь, в тени высоких вечно-зеленых вершин, дремало болото, и красноватые крепкие стволы сосен поднимались прямо из воды. Для того чтобы протащить тяжелые орудия в чащу леса, инженерные войска проложили по болоту длинные, узкие дороги из круглых бревен, пригнанных параллельно одно к другому и по краям связанных гибкими ветвями ив и берез.

Эти дороги-плоты, по нескольку километров длиною, шли от реки до линии окопов, и справа и слева от них дымилась в начинавшихся утренниках грязная мшистая поверхность болота.

В этом лесу, в пяти-семи километрах от ближайшей деревни, раскинувшейся на песчаном берегу Стыри, ютились мы в насквозь прокопченных хибарках, сложенных из красноватых бревен сосны.

Однажды в морозный вечер, когда серая корка льда впервые затянула лесное болото, я оседлал лошадь и отправился в деревню.

Небо, насколько его можно было видеть меж густых вершин, было чисто, и прозрачный морозный воздух обещал крепкую зимнюю лунную ночь.

Невзрачные грязные хибарки, обложенные мхом, с красными фонариками у входов, вскоре исчезли из виду, и ло-

шадь зашагала по шатким бревнам в чащу леса. Ехать рысью было невозможно, приходилось плестись шагом по мосткам. Вверху над просекой протянулась полоса чистого неба, украшенного вспыхнувшими кое-где звездами.

На втором или третьем километре пути пошел снег. Сначала в воздухе запорхали крошечные белые мухи, сухие, не тающие. Они быстро одели и дорогу и замерзшее болото тонкой белой простыней. Но вот кружение снежинок стало быстрей, налетел, засвистал ветер, зашатались и уныло запели вершины деревьев, и через какие-нибудь пять-десять минут вокруг меня разыгралась настоящая вьюга, такая знакомая всем жителям русских равнин.

Сначала я почти не обращал внимания ни на снег ни на ветер. Но так продолжалось недолго. Белые мухи превратились в большие мохнатые хлопья. Снег густыми волнами ложился на землю, и вскоре самый зоркий глаз не мог бы отличить искусственную дорогу от едва прикрытых тонкой корочкой льда и полотном снега болотных топей. Звездная дорога в небе исчезла еще раньше. За белым густым пологом снегопада скрылись и ясное небо, и первые звезды, и даже косматые вершины леса. Впереди, справа, слева и позади встала непроницаемая белая стена. Ветер задувал все сильнее. Лес не мог больше умерить его порывы. Ветер захватил, пронизал все пространство от земли до вершин деревьев и наполнил его глухим гулом грозной снежной массы.

Лошадь шагала осторожно, нащупывая каждый шаг, каждое бревно. Но это не помогло. Вдруг на повороте она сорвалась с помоста. Лед проломился, и я едва успел спрыгнуть с седла. С огромным трудом отчаянно карабкавшаяся лошадь выбралась обратно на дорогу, и я опять попытался двинуться в путь верхом. Но тут же я понял, что это безнадежно. Снег валил сплошной массой, и я не только не различал больше деревьев, но даже не видел ушей лошади и собственных рук. Лошадь вновь сорвалась в болото, и мне сто-

ило еще большего труда помочь ей вновь взобраться на помост.

Через какие-нибудь полчаса нога уже тонула в снегу по колено. Я попробовал итти пешком, ведя лошадь в поводу. Оказалось, что и это невозможно. Я потерял направление. Я больше не знал, в какую сторону мне нужно итти...

Тогда я бросил поводья и сел на кучу снега, прислонясь спиною к дереву. Умное животное стояло рядом совершенно недвижно, иногда только поднимая голову кверху и раздувая ноздри. Казалось, оно понимало, что единственный исход в нашем положении — это ждать...

Прошло уже много лет, но я все еще помню эти долгие часы зимней ночи, вой ветра и полную безнадежность положения. Метель могла продолжаться и сутки и больше. Меня и лошадь заносило снегом, оба мы были совершенно беспомощны. С одной стороны нам грозило полузамерзшее топкое болото, с другой — холод и снег, бесконечно много снега. Его хватило бы, чтобы насыпать огромный курган над двумя живыми существами.

А между тем в двух километрах позади и в пяти километрах впереди были люди. Много энергичных и сильных людей, приученных к борьбе и выдержке, способных прийти на помощь по первому сигналу.

Но метель и скрытое под покровом снега и тонким льдом болото превращали эти два километра в преграду, которую никак нельзя было одолеть в эту бурную зимнюю ночь. В эту ночь я узнал силу метели, слабость человеческих сил и понял, что иногда два километра могут быть больше тысячи...

В мае 1926 года сквозь запотевшие стекла кабины дирижабля «Норвегия» я впервые увидел с высоты километра вечные льды Арктики. Направо внизу стеной острых белых зубчатых гор поднимался Шпицберген. Позади серела пустынная даль океана, за которой где-то далеко-далеко ле-

Карта Арктики.

жала скалистая Скандинавия, а еще дальше из туманного моря вставали белые, меловые берега Англии. Впереди, на север, насколько хватал глаз, простиралось ровное ледяное поле, горевшее в первых утренних лучах тысячами фиолетовых, зеленых и серебристых огней.

С этой огромной высоты так легко было поверить, что расступившийся горизонт показывает неизмеримо малую часть панорамы, что на сотни и тысячи километров вперед и в стороны тянутся такие же поля, льдина к льдине, разделенные узкими щелями, в которых проглядывают черные воды Ледовитого океана. Куда ни направишь взор, вспоминая знакомые очертания полярных карт, всюду до ближайшего жилья тысячи километров, всюду безлюдье, водяная или ледяная пустыня,— зимой и летом неизменное царство льда и холода.

Вот где раздолье зимним метелям, злым, царапающим, пронзительным ветрам, трескучим морозам, ледяному всеуничтожающему дыханию Севера. Вот где каждый метр может стать непреодолимой преградой!

Какими жалкими кажутся два километра на населенной равнине России, хотя бы и во вьюгу и в лютый мороз! Неподготовленный человек, заброшенный в бесконечные ледяные пустыни Севера, — существо обреченное. Нужны железная выдержка, стальные мускулы, непоколебимая воля к победе над природой, воля к жизни, чтобы успешно продвигаться в ледяных просторах, раскинувшихся от берегов Европы и Азии до берегов Гренландии и Америки.

Много веков атакует человечество две ледяные крепости, окружающие северный и южный полюсы, но ледяная пустыня все еще не побеждена, и миллионы квадратных километров отмечены на карте только безмолвным белым пятном, так как никто никогда еще не побывал в этих местах.

НА СЕВЕР! НА ЮГ!

Посмотрите на глобус или разверните карту северных и южных полярных стран. Посмотрите, какие огромные области захватила вечная зима. От берегов Европы до берегов Северной Америки свыше 3000 километров. От берегов Сибири до берегов Гренландии почти такое же расстояние. Между этими странами залег холодный океан, круглый год скованный льдами.

Там, где Северный Ледовитый океан подходит к берегам Европы, где плещут не замерзающие круглый год, отепленные Гольфстремом волны Немецкого моря, уже давно развивалось мореплавание. Уже сотни лет непрерывной цепью тянулись от порта к порту сперва тяжелые ладьи с высокими резными носами, затем корабли, несущие белые горы парусов, и наконец крутобортые шумные пароходы.

Нигде больше, ни у берегов Канады, ни у берегов Сибири, на этой широте нельзя найти такую высокую температуру и почти круглый год свободное, незамерзающее море. Это — самое уязвимое место Арктики. Отсюда повел человек наиболее упорные атаки на северную ледяную крепость, и скандинавы, живущие у этой приоткрытой двери к полюсу, завоевали себе почетное место в борьбе со льдами.

Уже в XVI веке скандинавы знают Свальбард — нынешний Шпицберген, южное побережье Гренландии и гористый вулканический остров Исландию. Но дальше на Север и на восток во льды они не рискуют пускаться. Только бури заносят ладьи и парусники смелых мореходов к берегам Северной Америки или Новой Земли.

В XVI или XVII веке развивается торговый капитализм. Купцы и государи приморских стран Европы — Испании, Португалии, Англии и Голландии — стремятся завести торговые сношения с далекими странами и в первую очередь с богатым азиатским Востоком — с Японией, с Китаем и Ин-

дией, которая представляется им страной сказочных богатств. Купцы посылают корабли на поиски морских путей к этим странам. Одна за другою идут экспедиции по океанским путям на запад и на восток. Известно, что Колумб открыл Америку вовсе не потому, что надеялся встретить в четырех месяцах пути от испанского берега новый материк. Поняв, вопреки поповским учениям, что земля — шар, он решил найти кратчайший путь в Индию, продвигаясь не на восток, а на запад. Это было в 1492 году. А через шесть лет после этого португалец Васко да Гама на испанском корабле обошел вокруг Африки и, выйдя в Индийский океан, достиг берегов Индии. Еще через двадцать лет Фердинанд Магеллан совершает первое кругосветное путешествие.

Но и путь Васко да Гама кажется европейским купцам слишком длинным. Из какой-нибудь английской или испанской гавани нужно месяцы плыть мимо Азорских островов, мимо мыса Доброй Надежды, чтобы выплыть в Индийский океан. А там путешественнику предстоит пересечь это бурное море, чтобы попасть к берегам Индии, Бирмы, Сиама или Китая.

Путешествия Магеллана и Америго Веспуччи, который впервые обошел берега американского континента, показали, что для корабля, идущего из Европы в Индию, путь на запад не короче пути на восток, и плохо знакомые с географией купцы не оставляют надежды найти более короткий путь к азиатскому Востоку. Они полагают, что где-нибудь на севере у берегов Америки или Азии есть морской проход, который выведет их корабли кратчайшим путем в Тихий океан.

Открыть Северо-западный и Северо-восточный морские проходы становится мечтой многих энергичных исследователей. Крупные торговые компании того времени обещали за это высокие премии.

Среди льдов.

Северо-западный и Северо-восточный проходы действительно существуют. Сейчас они открыты и исследованы, и уже играют некоторую роль в международном товарном обороте. Но потребовались десятки экспедиций, сотни жертв, энергия тысяч людей для того, чтобы открыть впервые эти чуть ли не весь год замерзшие проходы. Северо-западный проход — это водный путь из Атлантического в Тихий океан вдоль северных берегов Америки. Северо-восточный проход — это морской путь из Атлантического океана в Тихий вдоль берегов Сибири. Путь в Северо-западный проход первые проложили англичане Фробишер, Джильберт и Дэвис. Пионерами Северо-восточного прохода по справедливости могут считаться русские моряки и казаки, по сухопутью и по морю первыми прошедшие 10 000-верстное расстояние от Мурманска до Берингова пролива.

Долгое время открыть проходы не удается. Это на время охладило пыл купцов и предприимчивых капитанов, и в XVIII веке такие экспедиции почти прекратились.

К началу XIX века человечество завоевало все расположенные в северной части Атлантического океана острова, Исландию, Шпицберген и другие; на берегах Лабрадора, Гренландии и северной России появились поселения, — вся годная для жизни земля дальнего Севера была освоена.

Но огромный ледяной океан, кольцом непроходимых льдов окруживший таинственный полюс, оставался недоступным и неисследованным, — оставался непобежденным.

ЗАЧЕМ ПОНАДОБИЛСЯ ЧЕЛОВЕКУ ПОЛЮС?

В XIX веке быстроходные пароходы пришли на смену парусным судам. На суше стальной паутиной легли бесконечные рельсовые пути.

Не только в Европе, но и в Азии и Америке от океана до океана прошли железнодорожные магистрали, появились

проекты Суэцкого и Панамского каналов, которые должны были резко изменить всю систему океанских путей. Миллионы пудов стали, бетона, меди и свинца, миллионы километров проволоки, кабеля потребовались для этих сооружений, но все было осуществлено, и казалось — на этом пути технического развития никакие препятствия не будут слишком велики.

Прокладывались караванные, автомобильные и воздушные пути через Сахару и среднеазиатские пустыни, регулярные рейсы международных пароходных компаний соединили между собою все материки. Водные и песчаные пустыни были побеждены.

Наступала очередь великих ледяных просторов Севера и Юга.

Если вы возьмете карту северного полушария, то без труда заметите, что кратчайший путь из северной Европы в Америку лежит через полюс. Через эту же географическую точку должен пройти кратчайший путь из Сибири в Канаду.

Существует наука метеорология. Ее практическая задача — предвидеть и предсказывать атмосферные изменения или, иначе, изменения в погоде. Если бы человек научился с точностью определять наступление холода, тепла, дождя, снега, града, ураганов, то от этого в высокой степени выиграло бы и земледелие, и безопасность путей сообщения, и многое другое, что связано с погодой. Человек уже знает, как можно добиться такой точности. Нужно, чтобы везде, по всему земному шару, были рассеяны метеорологические станции, которые сообщаются друг с другом и с центральными станциями по телеграфу и по радио и отмечают каждый зародившийся циклон, берут на учет каждую воздушную волну. Специалист-метеоролог, регулярно получающий сведения от всех этих станций, всегда мог бы предсказать и стихийное бедствие и обычные перемены погоды. В культурных странах, где такие станции попадаются на

каждом шагу, это уже достигнуто. Если от берегов Англии к нам идет ураган, телеграф заранее сообщает нам о его продвижении и о его нарастающей или убывающей силе.

В 1854 году у берегов Крыма погибла большая английская эскадра, высланная в Черное море для военных действий против России. Погубивший ее небывалый ураган шел от берегов Англии, и если бы тогда существовало радио и метеорология была поставлена как теперь, то эскадру могли бы предупредить, и она укрылась бы в какой-нибудь гавани. В настоящее время каждый находящийся в море корабль, каждый вылетевший в далекое путешествие дирижабль и даже каждый аэроплан на постоянных воздушных путях связывается по радио с метеорологическими станциями и получает сведения о состоянии погоды в тех местах, куда он направляется.

Но все это хорошо в странах культурных, с густой сетью метеорологических станций.

Если ураган или циклон идет от берегов Англии к Советскому Союзу или наоборот, — за ним следят буквально на каждом шагу. Быстрота ветра, его направление, температура воздуха — все это изучается, и результаты наблюдений сообщают по телеграфу или по радио. Если циклон внезапно свернет с пути, это также станет известным для всех интересующихся.

Совсем другое дело, когда циклон идет с далекого Севера. Здесь или вовсе нет метеорологических станций, или они так редки, что ни о каком систематическом изучении атмосферных явлений не может быть и речи.

Где-нибудь в глубине ледяной пустыни зарождается циклон, проносится над льдинами и снегами, над дымчатыми волнами моря, и вдруг нежданно-негаданно разражается бурей над Европой или Америкой. Метеорологи бессильны перед ледяными просторами. Получаемые ими сведения недостаточны и останутся недостаточными до тех пор, пока

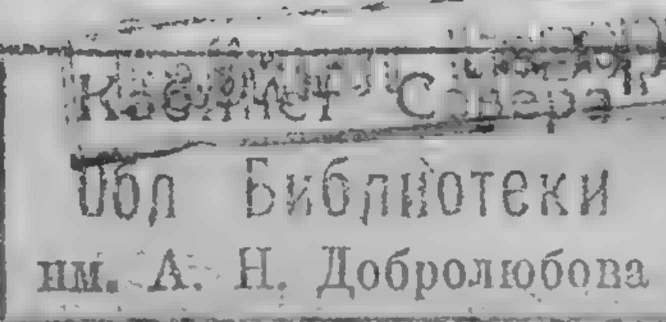
ледяные пустыни, где именно и зарождается большая часть циклонов, не будут усеяны метеорологическими станциями.

В 1926 году я летел на дирижабле «Норвегия». Рядом со мною работал метеоролог Финн Мальмгрен. Я внимательно следил за его действиями. Стоя у тонкой стены радиорубки, он всю дорогу чертил карандашом на карте, приколотой к брезенту, какие-то магические значки. Радисты Джонсон и Олонкин то и дело подавали ему радиограммы, написанные на узких лентах бумаги. Эти радиограммы передавались нам с различных метеорологических станций, и непонятные для непосвященных цифры, из которых состояли сообщения, быстро превращались под рукой Мальмгрена в такие же непонятные для меня значки на карте.

Он показал мне на этой карте расположение метеорологических станций, которые обслуживали дирижабль. Это были станции северной Норвегии, Кингсбэй и Гринхарбор на Шпицбергене, станции на Исландии, на Лабрадоре и на восточном берегу Гренландии. Мы знали состояние атмосферы у этих пунктов и частично в пространствах между ними.

Но что угрожало нам, летевшим над открытым морем, из огромных пространств между Гренландией и Шпицбергеном, с высоких, покрытых километровым слоем льда плоскогорий Гренландии, никто не мог сказать. В любую минуту оттуда мог налететь ураган и смять наш дирижабль, причем все говорившие с нами станции могли в это время гарантировать нам с полным правом благоприятную погоду.

Но не одна метеорология, — полярными областями интересуются и другие науки. Физики отправляются на крайний север или юг с целью изучить природу северного сияния. Они изучают здесь явления атмосферного электричества Нельзя изучить земной магнетизм, не побывав на далеком



Севере. Ведь здесь расположен не только географический, но и магнитный полюс нашей планеты.

Стремятся на Север и ботаники, и зоологи, и биологи. Формы жизни в ледяной пустыне так своеобразны, так непохожи на флору и фауну [1] умеренных и теплых стран, что здесь для ученого открывается широкое поле деятельности.

Наконец много тайн из истории земли откроют полярные области и ученому, который заглянет под снежные и ледяные покровы.

Около поселка Ню-Олесунда на Шпицбергене, где мне пришлось прожить больше недели, расположена угольная шахта, принадлежавшая тогда английской компании. В эти дни работа в шахте не производилась. Огромная куча угля чернела на фоне ярко-белого снега, и черный зев шахты с убегающими в глубь земли рельсами казался пастью какого-то чудовища, выглянувшего из снежных лавин. Я и несколько итальянцев-механиков запаслись лампами, какими пользуются обычно углекопы, и отправились в глубь шахты.

Когда за поворотом исчезла светлая точка выхода и вокруг нас в стенах засверкали черными шлифованными пятнами куски прекрасного каменного угля, итальянцы стали откалывать кусками тонкие, легко отделяющиеся черные пластины. Чуть ли не на каждой из них оказались отпечатки каких-то причудливых громадных листьев, хвойных ветвей, шишек и даже насекомых: ящериц и рыб.

Это были немые свидетели давно ушедшей эпохи. Здесь, на этом погребенном на многие столетия под пластами льдов и снегов архипелаге, когда-то буйно расцветала жизнь, напоминавшая тропики. Здесь шумели густые леса. Реки, волны моря и озера кишели мириадами рыб и

[1] Флора — растительный, фауна — животный мир.

земноводных, в воздухе носились стаи насекомых и птиц разнообразных пород. А теперь здесь только реют крикливые чайки, да стаями сидят на берегу неуклюжие гагары.

Наука и торговля в XIX веке поставили перед человечеством задачу исследования полярных стран, и начиная с сороковых и пятидесятых годов экспедиции к северному и южному полюсам не прекращаются.

Одних влечет в ледяные пустыни Севера и Юга спортивный азарт, погоня за рекордом, любовь к славе, национальная гордость, других — стремление к знанию, стремление принести пользу человечеству.

ТЕХНИКА И ЭНЕРГИЯ

В те дни, когда человек начал решительную борьбу с Севером, технические средства, которыми он располагал в этой борьбе, были чрезвычайно скромны. Корабль — по свободному морю, сани с собачьими упряжками — по снегу; прибавить к этому лыжи и собственные ноги — вот все, чем располагали отважные путешественники. Корабль останавливали льды, лыжи не могли перенести путешественников даже через сравнительно узкие полыньи и щели, собаки требовали пищи и массами гибли во льдах от истощения, сам человек мог увезти на себе или на санях самое большее — месячный запас пищи, месячный голодный паек. А между тем, чтобы пройти от северных берегов Шпицбергена до полюса, т. е. 1100 километров, и вернуться обратно, даже идя по 25 километров в сутки, нужно 90 дней.

Но 25 километров в сутки по льду не возьмется пройти ни один альпинист, [1] ни один самый ловкий выносливый спортсмен. Здесь на пути попадаются трещины, торосы; полярные вьюги не дают и на шаг продвинуться вперед.

---

[1] Альпинистами называют спортсменов, совершающих трудные переходы в горах и подъемы на недоступные вершины.

Льдины ползут одна на другую, трещат, ломаются, переворачиваются. Зимой стоят морозы в 40—60°, захватывающие дыхание, а летом льды тают, и выступающая на льдинах вода мешает передвижению еще больше, чем зимние морозы.

В наши дни у ледяных пустынь Севера и Юга вырван ряд тайн, и уже никому не кажется невозможным проникновение человека в их глубь. Серьезно ставится вопрос об организации регулярного воздушного сообщения между Европой и Америкой через станцию «Северный полюс». Но для этого нужны были героические усилия многих поколений, и на путях ко всем победам человека над льдами стал длинный ряд славных могил героических полярных исследователей, заплативших жизнью за ту или иную тайну, вырванную у ледяного моря.

Знаменитый английский моряк, капитан Скотт, который дошел до южного полюса, но которому не суждено было вернуться обратно, накануне смерти коченеющей рукой написал следующие слова, под которыми могли бы подписаться многие начальники и благополучно закончившихся и завершившихся катастрофой экспедиций:

«Причиной наших бедствий является не плохая организация, а неудача во всех случайностях, каким нам приходилось подвергаться.

«Мы слабы. Писать трудно, но я со своей стороны не сожалею об этом путешествии... Мы рисковали, — рисковали сознательно. Нам была во всем неудача, поэтому у нас нет повода жаловаться.

«Если бы мы остались живы, я бы рассказал о мужестве, выносливости и отваге моих товарищей такие вещи, которые растопили бы сердце каждого англичанина. Повесть эту пусть расскажут эти черновые наброски и наши мертвые тела».

Все последние победы человека над полюсом вырваны

У берегов Шпицбергена. Фокс-глетчер.

только с помощью блестящего сочетания человеческой энергии и мудрости с современной техникой. Техника без энергии и энергия без техники — это плохие козыри в опасной игре с ледяной пустыней.

Мне хочется рассказать здесь две или три истории полярных экспедиций, на долю которых выпали наиболее жестокие неудачи. Эти истории свидетельствуют о том, как беспомощен человек, не вооруженный соответствующей техникой, в борьбе с холодом и просторами замерзшего моря.

СТО ТРИДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ МЕРТВЕЦА

Франклин был офицером английского флота и неоднократно стоял во главе экспедиций, отправлявшихся в северные и южные полярные моря. Он был хорошо знаком с северными берегами Америки. И вот, когда группа ученых специалистов решила организовать большую экспедицию на двух кораблях для того, чтобы разрешить наконец вопрос, существует ли Северо-западный проход и доступен ли он для кораблей, Джон Франклин, уже в чине адмирала, пожелал стать во главе этой опасной экспедиции. Когда ему сказали, что он слишком стар для такого похода, он воскликнул:

— Но ведь мне только пятьдесят девять лет!

Адмирал был полон бодрости, а его опыт многолетних плаваний по северным морям обеспечивал разумное и осторожное руководство экспедицией.

И вот корабли «Эребус» и «Террор» с экипажем из 23 офицеров и 111 матросов покинули берега Англии. На обоих кораблях был взят провиант на три года. Впервые в истории полярных экспедиций на этих кораблях были паровые машины. 19 мая 1845 года началось путешествие, а в конце июня корабли оставили уже позади мыс Фаревелл на южном берегу Гренландии, и перед ними открылись просторы северного моря, усеянные льдинами и ледяными горами.

Матросы с удивлением смотрели на пловучие ледяные скалы, вершины которых поднимались выше мачт. Айсберги плыли, оборачиваясь к кораблям то блестящей ледяной поверхностью, то белыми снежными боками, показывая огромные выбоины и темные пещеры, вымытые во льду ударами настойчивых волн. Иногда такие горы на глазах у моряков, подтаяв, опрокидывались в воду и поднимали громадные волны.

Здесь, у острова Диско, произошла встреча экспедиции с английским кораблем, заранее высланным к этому месту, чтобы пополнить ее запасы провианта и снаряжения. Капитан этого корабля взял у спутников Франклина почту. В этих письмах, уверенные в своей победе над льдами, матросы и офицеры предлагали своим знакомым и родным писать им на Камчатку, на Сандвичевы острова или в Панаму.

Казалось, бояться было нечего: трехлетний запас провианта, первоклассное снаряжение, блестящий подбор команд, — все это сулило успех и не возбуждало ни тревог, ни сомнений. Через какой-нибудь год они опять будут на родине, и слава об успехах экспедиции пройдет по всему миру.

А между тем капитан этого английского корабля был последним человеком, который видел в живых адмирала Франклина и его спутников.

Только много лет спустя мир узнал о том, какая трагедия разыгралась во льдах Северной Америки.

Пятьдесят спасательных экспедиций отправились по следам Франклина, но долгое время ни одной из них не удавалось найти место гибели экспедиции. Постепенно по некоторым случайным признакам, по могильным надписям и рассказам эскимосов удалось приблизительно установить путь экспедиции. Найденный значительно позже дневник экспедиции дополнил картину.

Сначала Франклин шел в северо-западном направлении между большими островами, но плотный лед вскоре поме-

шал дальнейшему продвижению кораблей. Паровые машины оказались настолько слабыми, что работали исправно только на свободной воде. Экспедиции удалось открыть узкий пролив и продвинуться еще на 250 километров к западу, но здесь их уже захватила осень, и в закрытой бухте у небольшого островка «Эребус» и «Террор» остановились на первую зимовку.

Наступила долгая темная полярная ночь. Матросы соорудили высокие снежные валы вокруг кораблей. Члены экспедиции читали, вели научные занятия.

Пришел февраль. На южном горизонте показались розовые зори, и экипаж занялся охотой и рыбной ловлей. Осталось еще только 420 километров пути до выхода в Тихий океан и можно было рассчитывать покрыть это расстояние в течение короткого полярного лета.

Но лед освободил корабли из тисков только поздней осенью. Оставив на месте зимовки три могилы, отважные моряки двинулись к югу по свободному фарватеру, рассчитывая в дальнейшем повернуть на запад.

Вот уже только 200 километров отделяют их от выхода в океан. Но ледяные поля снова легли вокруг кораблей, а северные ветры нагнали сюда тысячи ледяных гор, громоздившихся с шумом одна на другую. 200 километров показались команде непроходимыми. Надежда на последние теплые дни угасала. Наступала новая зима, которую оба корабля встретили на 70-м градусе северной широты, т. е. на широте северных берегов Скандинавии.

На этот раз не удалось даже найти какую-нибудь защищенную бухту, и корабли остались на зиму среди широкого рейда, без всякой защиты от ветров и от сокрушительного напора льдов. Каждую минуту экипаж мог ожидать, что корпуса кораблей уступят силе льдов, корабли будут раздавлены и люди пойдут вместе с ними на дно моря.

А тут еще одно разочарование!

Одна из спасательных экспедиций, идя по следам Франклина, нашла тысячи консервных коробок, набитых гнилым мясом, опилками и песком. Это купец, снабжавший экспедицию запасом провианта, решил заработать и вместо консервов подсунул несчастным людям песок и опилки.

Трехлетний запас провианта таким образом сильно уменьшился. Экспедиции грозил голод.

Кончилась вторая зима. Бесконечная ночь сменилась бесконечным полярным днем, но лед и не думал отпускать из своих цепких объятий поврежденные, накренившиеся набок корабли. Тогда два офицера с шестью матросами направляются пешком к острову Вильгельма. В ясный день они видят вдали горы Северной Америки. Здесь на острове они складывают кучу камней и прячут под ними краткий отчет о важнейших событиях, происшедших на кораблях.

Прошло много лет, прежде чем эти строки стали известны культурному миру.

Когда партия разведчиков вернулась на корабль, адмирал Франклин уже готовился к смерти. Старик не выдержал лишений и разочарований. Он умер в июне 1847 года.

Он умер, зная, что Северо-западный проход существует.

Кораблям так и не удалось освободиться от льдов. Но ледяные поля вместе с кораблями двигались к югу, и у путешественников зародилась надежда приблизиться таким образом к берегам Америки, где находились небольшие торговые станции «Компании Гудзонова залива».

Надвигалась новая осень. Берег Америки был попрежнему далек. Пуститься в путь на юг через льды и пустыни северной Канады было бы равносильно голодной смерти, так как в этих местах полярные животные появляются только поздним летом, а затем уходят далеко на юг.

И вот экспедиция решила зимовать на кораблях в третий раз.

Это была страшная зима. Прежней энергии уже не было.

Долгая непроглядная ночь мало-по малу уничтожала последние остатки надежд. Истощенные, больные, ослабевшие члены экспедиции хоронили своих товарищей одного за другим. В течение двух дней умерло 9 офицеров и 11 матросов. Одиннадцать лет спустя в каменной пирамиде, сложенной на берегу, была найдена записка с перечислением имен умерших.

Но вот опять появилось солнце, и опять появилась надежда на спасение. Капитан Крозье, стоявший теперь во главе экспедиции, предложил оставшимся в живых 105 человекам бросить корабли и с санями, неуклюжими и тяжелыми, нагруженными лодками и последними остатками провианта, отправиться к берегам Америки.

Прибывали дни, и экипаж стремился скорее двинуться в путь. Это нетерпение привело к роковой ошибке, стоившей жизни всем членам экспедиции. В этих местах ни эскимосы ни даже дикие звери не отправляются в дальнюю дорогу, не выждав конца лета, когда тепло несколько оживляет ледяные поля. Провианта могло хватить только на сорок дней, а этого было слишком мало, чтобы достигнуть обитаемых мест.

Путь был тяжел. Неровный лед, покрытый толстым слоем снега, представлял собою плохую дорогу. 25 километров до острова Вильгельма экспедиция шла трое суток. Здесь капитан приказал бросить все, без чего можно было обойтись: запасную одежду, металлические вещи. Остались только ружья и съестные припасы.

Впоследствии одна из спасательных экспедиций прошла по пути несчастных. От могилы до могилы, от трупа до трупа можно было проследить печальное шествие спутников Франклина. Одна за другой были брошены китоловные шлюпки, которые они везли на санях, и наконец экипаж разделился. Часть его вернулась и с одной из лодок пошла вдоль южного берега острова Вильгельма в надежде до-

браться до какой-нибудь реки, а часть продолжала путь в прежнем направлении, с трудом волоча тяжелые сани и не заботясь уже о могилах для трупов товарищей.

Так они и были найдены в бухте Смерти — несколько скелетов, обрывки истлевшей одежды в лодке и человеческие кости, разбросанные по берегу.

В одном только 1850 году пятнадцать кораблей пошли на поиски Франклина. Его жена истратила на спасательные экспедиции все свое состояние. Английское правительство также затратило на экспедиции около 8 миллионов рублей. Только в 1854 году имена Франклина и его спутников были вычеркнуты из списков английского флота.

30 лет спустя после страшной полярной катастрофы лейтенант Шватка посетил племя эскимосов, которые охотятся около Земли Вильгельма. Там он услышал рассказ о докторе с одного из кораблей Франклина и о том, как один старик-эскимос нашел корабль, повидимому, «Эребус» или «Террор», где все еще жил какой-то моряк. На следующий год корабля уже не было: раздавленный льдами, он пошел ко дну вместе с единственным своим обитателем...

ГИБЕЛЬ «ЖАНЕТТЫ»

Вторая полярная драма связана с именем корабля «Жанетты».

«Жанеттой» называлось небольшое судно, купленное богатым американцем Гордоном Беннетом. Беннет решил пройти, пользуясь морскими течениями, через Берингов пролив между Азией и Америкой и затем плыть к северному полюсу. Во главе экспедиции стал капитан Делонг. Он получил от Беннета следующие задания: добраться до северного полюса, но прежде всего помочь экспедиции знаменитого шведского путешественника Норденшельда. Его корабль «Вега» был затерт во льдах где-то у северо-восточных

берегов Азии, и уже год о нем не было никаких известий.

«Жанетта» вышла в море 8 июля 1879 года и отправилась к берегам Аляски, где на борт корабля были взяты эскимосские собаки. На острове Лаврентия Делонг узнал, что Норденшельд уже совершил путь вдоль северных берегов Сибири. Задача открытия Северо-восточного прохода была разрешена. «Вега» благополучно вышла в Берингов пролив и уже плыла в Японию. Делонг мог теперь итти к северному полюсу.

К Берингову проливу вскоре подошел второй корабль, который пополнил запасы угля и провианта «Жанетты» и привез путешественникам почту, и если не считать случайно встреченного американского угольного судна, то это был последний корабль, который видел «Жанетту».

Уже в начале сентября «Жанетту» затерло во льдах. Льды не отпускали корабля 21 месяц. Сначала экипаж «Жанетты» спокойно относился к своей судьбе. Путешественники катались на коньках по льду, читали, охотились, но вскоре астрономические наблюдения показали, что все ледяное поле вместе с кораблем движется по воле какого-то неправильного течения, уклоняясь все время к северо-западу.

Первая зимовка прошла сравнительно благополучно, если не считать течи, которую дал корабль под давлением льдов и с которой удалось справиться с большим трудом.

Наступило лето, и вновь сменилось зимой, а «Жанетта» все продолжала двигаться на север вместе с ледяным полем. Но положение экспедиции изменилось к худшему. Цынга унесла немало жизней среди экипажа «Жанетты».

В июне 1881 года ледяные поля покрылись водой, образовались широкие полыньи. «Жанетта» развела огонь в топках и двинулась вперед. Но уже 12 июня льды так сдавили корабль, что он весь затрещал и накренился набок. Движение льдов не ослабевало, и вскоре палуба корабля

изогнулась дугой. Ступеньки, ведущие на капитанский мостик, обвалились, переборки в трюмах дали трещины, и вода ворвалась в угольные ямы и другие внутренние помещения корабля. Команде едва удалось высадиться на лед и спасти часть провианта и другого имущества. Огромная льдина надвинулась на корабль и покрыла его целиком.

Экипаж «Жанетты» со страхом наблюдал картину гибели корабля, и многочисленные собаки громко и жалобно выли...

Однако люди не потеряли мужества. Лагерь быстро был приведен в порядок, и через шесть дней, погрузив припасы на сани, отряд двинулся к берегам Сибири. Каждому было разрешено взять с собой два одеяла, две пары чулок, две пары нижнего белья, запасную пару обуви, шапку, пачку табака с трубкой и другие необходимые мелочи. Весь отряд состоял из 28 человек и 23 собак.

Трудно было тащить тяжело нагруженные сани по глубокому снегу. То и дело приходилось обходить широкие щели между льдинами. Люди проявляли необычайную энергию, помогая собакам тащить груз. Прошла неделя. И вдруг люди узнают, что все эти усилия не приведут ни к чему.

Оказалось, что ледяное поле, по которому отряд шел к югу, продвинулось за три дня к северу на расстояние в три раза большее, чем то, которое прошли люди. Берега Сибири не приблизились, но удалились!

Сделавший это открытие Делонг сообщил о нем только двум офицерам. Решено было продвигаться дальше на юг, чтобы достичь края этой проклятой льдины. Отряду повезло: охотники убили двух тюленей и белого медведя, и свежее мясо подкрепило ослабевших путешественников. Движение льдов между тем приняло иное направление, и вдали показался остров, названный именем Гордона Беннета. На острове экипаж «Жанетты» отдохнул несколько дней. После этого, разделившись по числу имевшихся ло-

док на три группы, под командой Делонга, Мельвиля и лейтенанта Чайпа, путешественники поплыли по открытому морю к югу. Решено было держаться всем вместе. Ветер подхватил лодки, и они сравнительно скоро добрались до Ново-Сибирских островов.

Отсюда Делонг и его спутники под парусами и на веслах пошли вдоль южного берега острова Котельного. Здесь во время бури лодка лейтенанта Чайпа внезапно исчезла из виду. До дельты Лены оставалось еще 200 километров.

Надвигалась буря, но Делонг решил отправиться к сибирским берегам. К вечеру море разбросало лодки в разные стороны, и волны начали заливать их ледяной водой. Всю ночь, день и следующую ночь продолжалась борьба с ураганом. Наконец лодка Мельвиля достигла устья Лены. Здесь путники встретили местных рыболовов, и они привели людей Мельвиля в сибирскую деревню на берегу реки Лены.

Что сталось с лодкой Чайпа, неизвестно до сих пор. Ни один человек с этой лодки не спасся.

Делонгу удалось добраться до берега. Чтобы выбраться на сушу, людям пришлось полкилометра двигаться по пояс в ледяной воде.

Некоторые люди Делонга отморозили себе ноги.

Девять дней шли спутники Делонга к югу, разделив на маленькие порции мясо последней собаки. Один из спутников Делонга, Эриксон, умер и его похоронили в проруби. Страшная метель загнала всех в палатку. Но голод оказался сильнее страха перед разбушевавшейся стихией, и самые сильные матросы из спутников Делонга, Ниндеман и Норос, пошли к югу на поиски какой-нибудь деревушки. Метель продолжалась с той же силой, но они все же добрались до хижины, в которой нашли небольшой запас сушеной рыбы. Здесь они встретили тунгуса, с которым вместе и отправились дальше на юг за помощью.

С огромным трудом они объяснили тунгусам, что необ-

ходимо спасти людей Делонга. Для этого они приделали мачты к небольшой лодке, которую смастерил один из тунгусов, ножом вырезали три маленькие шлюпки и, при помощи кусков льда, показали, как погиб корабль и как люди спаслись на трех лодках. Они 16 раз под ряд ложились на землю, закрывали глаза, а потом снова вставали. Они хотели растолковать тунгусам, что расстались с товарищами 16 дней назад.

Много раз пришлось им повторять эту пантомиму, пока тунгусы с помощью ссыльнопоселенца, по имени Кузьма, наконец поняли, о чем говорит Ниндеман, и, думая, что речь идет о группе Мельвиля, которая тоже состояла из 11 человек, уверили Ниндемана, что все люди уже спасены.

Оба матроса отправились вместе с тунгусами и встретились с группой... Мельвиля.

Узнав о судьбе Делонга, Мельвиль сам двинулся в путь на север. Ему удалось найти брошенные Делонгом вещи: ящик с лекарствами, флаг и инструменты, но тунгусы отказались итти дальше, потому что снег был слишком глубок. Поиски были прекращены, и тела Делонга и его товарищей были найдены отрядами, посланными на поиски, только в марте 1882 года.

Последняя стоянка погибших была занесена снегом, и только рука капитана выглядывала из сугроба. Рядом лежал дневник, на последней странице которого рукою капитана были сделаны такие записи:

«Есть нечего, но все же мы полны мужества».

11 октября:

«Мы не в состоянии двигаться далее».

«Нет топлива для костра».

13 октября:

«Мы не можем двигаться против ветра, а между тем остаться здесь — значит умереть с голода».

24 октября:
«Ужасно холодная ночь...»
30 октября были записаны последние слова Делонга:
«Бой и Герц умерли сегодня ночью, Коллинс умирает...»

ФРИТИОФ НАНСЕН

Десятки людей платили жизнью за дерзкие попытки отвоевать у ледяных просторов Севера и Юга их тайну. Экспедиции Франклина и Делонга — далеко не единственные в истории полярных путешествий. Часто только через много лет узнавало человечество судьбу погибших во льдах смельчаков. Казалось бы, ужасы ледяной пустыни, тьма бесконечной ночи, коварство передвигающихся льдов должны были отвадить мореплавателей и ученых от новых попыток пробраться к центру ледяной пустыни.

Но на деле все было иначе. Один за другим отправлялись капитаны льдов в опасные путешествия, и именно после неудавшихся экспедиций мерзлые просторы Ледовитого океана видели наибольшее количество гостей, шедших со спасательными экспедициями и заодно стремившихся доказать самим себе и всему человечеству, что никакие опасности, никакие преграды не могут уничтожить энергию и смелость человека-борца.

Фритиофа Нансена на путешествие к полюсу вдохновила гибель «Жанетты».

Дело в том, что через несколько лет после гибели экспедиции капитана Делонга китоловы нашли у южной оконечности Гренландии, вблизи мыса Фаревелл, на ледяных глыбах фуражку с именем Ниндемана, матросские брюки и провиантский листок с собственноручной подписью капитана Делонга.

Как могли попасть сюда эти предметы? Ведь, капитан Делонг путешествовал у берегов восточной Сибири.

Значит, эти ледяные глыбы должны были проделать длинный путь от берегов Сибири до северных широт Атлантического океана. Может быть, они прошли через полюс. Ведь, и раньше замечали, что льды, спускающиеся летом к побережью Гренландии, к теплым волнам Атлантики, нередко несут с собою стволы и ветви деревьев, которые растут только по берегам сибирских рек.

Движущиеся льды — гроза мореплавания. Самые смелые полярные капитаны боятся их оков.

Но Нансен, тогда еще молодой человек, решил проделать весь путь с движущимися льдами. Долгий срок — по крайней мере три-четыре года — не пугал будущего отважного испытателя. Он решил, что за это время ему удастся хорошо изучить полярную область. Эта задача казалась ему еще важнее открытия северного полюса.

Нансен уделил особенное внимание подбору людей и выбору корабля. Он подыскал двенадцать крепких норвежцев, испытанных моряков. Капитаном «Фрама» был назначен Отто Свердруп.

Во время пребывания моего в Норвегии, по приезде со Шпицбергена, мне удалось встретиться и познакомиться в нашем полпредстве и с Нансеном и со Свердрупом. Каждому из них было уже около 70 лет, но крепкие мужчины морщились, когда Нансен жал им руку, а могучие квадратные плечи Свердрупа говорили об исключительной силе и железном здоровьи.

В том же городе Осло, столице Норвегии, я видел сохраняющийся доныне корабль Нансена «Фрам», что значит по-норвежски «Вперед». До Нансена таких судов не строили. Нансен хорошо знал, что всякое деревянное судно, попав во льды, будет раздавлено ими, подобно «Жанетте», «Эребусу» и «Террору». Судно обычной постройки не годилось для задуманного молодым норвежцем полярного путешествия. «Фрам» имел выпуклые бока и дно без киля, как у ле-

докола. Если бы льды сжали такой корабль, они не должны были раздавить его, но только вытолкнули бы его на поверхность. На этом и построил свои расчеты Нансен.

24 июня 1893 года «Фрам» ушел к северным берегам Сибири. Отсюда он отправился дальше на Север, вскоре застрял во льдах и без всякого повреждения был вытеснен ими на поверхность ледяного поля.

Предстояло долгое путешествие вместе со льдами, но бодрости у спутников Нансена было достаточно, а провиантом и прочим снаряжением они запаслись на пять лет. «Фрам» продолжал двигаться к полюсу в северо-западном направлении.

Миновала зима, за нею весна и лето, и наконец выяснилось, что «Фрам» пройдет в стороне от полюса. Тогда Нансену приходит в голову мысль покинуть «Фрам» и на собаках пройти к полюсу, а оттуда вернуться по льдам на юг к Земле Франца Иосифа. Корабль же должен был продолжать свое движение вместе со льдами. Глубина моря была здесь больше 2000 метров.

Это было удивительное путешествие. Единственным спутником Нансена на пути к полюсу был лейтенант Иогансен. Они взяли с собою две крошечные лодки, похожие на каяки эскимосов. Эти каяки закрывались сверху так плотно, что волны могли перекатываться через них без вреда для путешественников. Весили эти лодки всего лишь 18 килограммов каждая. Кроме того, были снаряжены сани, на которые погрузили провиант, лыжи, спальные мешки и необходимую утварь.

14 марта 1895 года оба отважных путешественника покинули экспедицию. С ними было 28 собак и трое саней. Мороз достигал 43°. Одежда вскоре превратилась в ледяной панцырь, — даже полярные собаки едва переносили мороз и визжали по ночам от холода. С огромным трудом обоим путникам удалось достигнуть 86° 14′ северной широты.

Здесь, потеряв большую часть собак, 8 апреля 1895 года Нансен вынужден был повернуть к югу, не достигнув полюса.

Возвращение на «Фрам» было уже невозможно. Нельзя было определить, куда занесло к этому времени корабль, а налетевшая метель замела следы саней Нансена. Оставалось отправиться к Земле Франца Иосифа, которая находилась в 700 километрах.

Собак осталось меньше половины. Весь апрель и май свирепствовали снежные бури. В конце мая путь преградили непроходимые полыньи, и весь июнь Нансен и Иогансен вынуждены были оставаться на месте. Вскоре у них осталось только шесть собак, а затем и три. Им пришлось самим впрягаться в сани, а хлеба у них осталось всего на месяц.

В июле Иогансен едва не погиб. На него напал большой белый медведь. Только меткий выстрел Нансена спас его от когтей чудовища. В начале августа, убив последних двух собак, они дошли до края ледяного поля, спустили свои каяки на воду и отправились к видневшемуся вдали острову. Здесь, на этом острове, им пришлось провести зиму. Из камней и мха они построили стены хижины, из шкур моржей соорудили крышу. Охота кормила их всю зиму, и только 19 мая 1896 года Нансен и Иогансен отправились дальше на юг на тех же каяках. Во время этого путешествия им пришлось пережить еще одну, едва ли не самую большую опасность за все три года.

Сильный ветер, дувший с суши, унес в море привязанные к берегу канатом из моржовой кожи каяки со всею кладью: провиантом, оружием и снаряжением.

Иогансен успел только закричать:

— Держи! Каяки уходят!

Нансен, недолго думая, сбросил с себя одежду, прыгнул в ледяную воду и поплыл вдогонку каякам.

Но каяки плыли быстрее и быстрее...

Нансен понимал, что для него совершенно безразлично, утонуть ли в ледяной воде, или вернуться без лодок, — и он догнал лодки...

Много опасностей видели они и на дальнейшем пути. Однажды огромный морж едва не утащил каяка в ледяную глубину.

Спустя 15 месяцев после того, как они оставили «Фрам», оба героя на одном из островов Земли Франца Иосифа встретили богато оборудованную полярную экспедицию англичанина Фредерика Джексона и отсюда на корабле Джексона отправились на родину.

В самом северном городе Европы, Гаммерфесте, они получили телеграмму, которая сообщала, что «Фрам» благополучно вышел из льдов и прибыл в Норвегию.

Нансен не дошел до полюса всего 400 с лишним километров.

Но Нансен пробыл во льдах три года. Он совершил с одним только спутником путь, который оказался не под силу большим экспедициям. Он использовал для достижения намеченной цели усовершенствованный, приспособленный к движению и зимовкам во льдах корабль. Пять месяцев Нансен передвигался по ледяным полям на собаках.

Энергию, которую проявил этот норвежский путешественник, казалось, нельзя было превзойти.

И все-таки задача разрешена не была. Полюс продолжал оставаться недоступным. Необходимо было найти новые средства передвижения, вооружить экспедицию новой техникой, способной победить льды.

Первым человеком, который решил победить Север с помощью воздухоплавания, был шведский инженер Соломон Андрэ. Это было едва ли не самое смелое путешествие к полюсу. Тогда еще не было ни аэропланов, ни управляе-

Ледяная гора.

мых дирижаблей, и Андрэ отправился на полюс на неуправляемом воздушном шаре.

Судьба экспедиции Андрэ и ее воздушного шара «Орел» оставалась тайной до самых последних лет. Были найдены два поплавка, брошенные из корзины шара с записями первого дня полета. Записка от 13 июля (третий день полета) 1897 года была доставлена почтовым голубем на Шпицберген. Вот и все, что знало человечество об этой смелой попытке.

Только летом 1930 года случайное судно обнаружило остатки воздушной экспедиции, которая, как выяснилось, погибла на Белом острове, у северо-восточной окраины Шпицбергенского архипелага. [1]

Льды сохраняли в течение 30 с лишним лет не только сани, оружие и части снаряжения экспедиции, не только останки Андрэ и его спутников Стриндберга и Френкеля, но и дневники и записи участников и даже фотопленки с большим количеством снятых, но не проявленных фотографий. Тридцать три года под снегом не испортили негативов. В 1930 году их проявили, и через столько лет люди увидали, как жили участники экспедиции Андрэ после гибели своего воздушного шара и как они боролись за жизнь.

«Орел» потерпел крушение на четвертый день полета. Его оболочка обледенела. Он не мог больше лететь, и воздухоплаватели вынуждены были опуститься на лед. Это произошло в 320 километрах от северной оконечности Шпицбергена и в 350 километрах от Земли Франца Иосифа. Экспедиция достигла к этому моменту 83° северной широты. За 65 часов полета шар пролетел 480 километров, но до полюса оставалось еще целых 800 километров.

Собрав складную лодку и нагрузив сани необходимыми

---

[1] О судьбе экспедиции Андрэ рассказано в книге Д. Южина «Полет Андрэ», вышедшей в Издательстве детской литературы.

запасами, исследователи бодро направляются в сторону Земли Франца Иосифа.

Путь тяжел. Каждый километр дается с трудом. Мешают торосы, мешает вода, проступившая на льдинах. Полыньи на каждом шагу заставляют то пускаться вплавь, то опять поднимать всю тяжелую поклажу на льдины. Но погубили экспедицию не трудности пути, ее погубил дрейф льдов. Путники шли по льдам к Земле Франца Иосифа, но льды несли их к Шпицбергену. Тогда экспедиция решает повернуть в другую сторону и итти к Шпицбергену.

Но льды опять меняют направление и относят экспедицию к Земле Франца Иосифа. У острова Белого путешественников настигает страшная полярная зима. Андрэ и его спутники не в состоянии бороться с ветром, с холодом. Они гибнут, и снег засыпает окоченевшие трупы.

Только через 33 года человечество узнало о судьбе трех отважнейших людей, затерянных в просторах Арктики.

В XIX веке человек еще не владел всепобеждающей техникой, и только XX век вооружил человека настолько, что и северный и южный полюсы были открыты почти одновременно.

О чести открытия северного полюса спорят американцы Пири и Кук. Они открыли его почти одновременно, во всяком случае Пири, достигший полюса в 1909 году, только у себя на родине узнал, что в 1908 году на полюсе побывал Кук. Но оба они не исследовали полюса. Их путешествия можно рассматривать как спортивный рекорд, но не как серьезное научное исследование, хотя в энергии нельзя отказать обоим.

Пири, захваченный однажды страшной вьюгой в северной Гренландии, отморозил себе ноги. Ему отрезали семь пальцев, но он, едва оправившись от операции, предпринял новую санную поездку на Север.

Для того, чтобы окончательно победить ледяную пустыню,

нужна была более совершенная техника, нужен был человек с энергией Нансена, сочетавший в себе мужество героя со знаниями ученого, с трезвым спокойным умом, с железной волей, — человек, потративший долгие годы на изучение полярных областей.

Таким человеком был Руал Амундсен.

КАПИТАН ЛЬДОВ

Большой подковой стоял обеденный стол в низком неуютном бараке английской угольной компании. Серое полотнище вместо скатерти, голые крашеные стены, деревянные столбы в два ряда посредине комнаты, и только место, где сидели вожди экспедиции, было украшено огромными национальными флагами Америки, Италии и Норвегии.

Консервные банки вместо блюд, некеброт вместо хлеба и белые фляжки с крепким виски (виски на территории «сухой» Норвегии!) свидетельствовали о том, что обед этот происходит на 79-й параллели, над синими волнами Королевской бухты, у снежных пиков Шпицбергена. Говорили на восьми языках, и веселые лица и быстрый темп разговора показывали возбуждение и бодрую радость собравшихся.

Среди них за столом сидел человек с сухим морщинистым, обветренным лицом, с редкими седыми волосами и длинным горбатым носом. Налево от него расположилась группа высоких и крепких людей в грубых сапогах, приноровленных к лыжному бегу, в серых свитрах, с голубыми глазами и шапками русых волос. Их большие руки то и дело тянулись к запрещенным на родине и таким естественным здесь белым фляжкам, и высокие узкие стаканы каждый раз устремлялись к старику.

Но вот старик встал и сказал какую-то короткую бодрую речь. Ему ответил весь зал, но поняли ее только широкоплечие крепкие норвежцы. Они ответили на речь своего

вождя громкой песней скандинавов, моряков и воинов, привыкших к холодным волнам, льдам и серым скалам своей родины. Песня походила на боевой клич. В ней отражался пафос многолетней борьбы с природой, спокойное величие Севера и сила, способная на героические подвиги, на суровую выдержку, решительность и смелость.

И когда песнь оборвалась, стаканы опять потянулись к старику. Его орлиный нос еще больше заострился, но в глазах проступила мягкость. Он был глубоко взволнован.

Этот бодрый крепкий старик был Руал Амундсен.

В низкие узкие окна заглядывали снежные пласты полярного снега. Солнце плавило кромки льда, тонкими прозрачными сосульками сбегавшего с крыш. В одно из окон глядел построенный на белом снежном поле большой зеленый ангар, в который только что вошла перелетевшая через океан «Норвегия».

Два часа назад с высоты ста метров сквозь тусклое слюдяное окно я смотрел на быстро приближавшуюся снежную землю Шпицбергена и сразу заметил среди десятков других две фигуры, державшиеся рядом. Закутанный в мех высокий мужчина едва поспевал за седым стариком. Преодолевая глубокий, уже подтаявший снег, Амундсен шагом юноши спешил к дирижаблю, одним из первых схватил канат и, припадая всем телом к земле, тянул его вместе с несколькими десятками норвежских матросов и итальянских механиков. Он первый подошел к двери дирижабля, выслушал приветствия встречавших и сейчас же запел норвежский гимн.

Немного найдется людей, которые обладают такой биографией и отличались таким неуклонным служением в течение всей жизни одной, заранее намеченной идее, как Руал Амундсен.

Ему еще не было пятнадцати лет, когда он решил посвятить себя путешествиям. Он начал не с легко-

мысленных поступков и не с мальчишеских побегов в Америку, — он деятельно и планомерно стал готовиться к трудной карьере полярного путешественника. Амундсен был сыном небогатого судовладельца и родился в маленьком городке Борге близ Осло. Учился он в гимназии и на медицинском факультете высшей школы в Осло. Здесь он упорно занимался спортом, приучал себя к холоду, спал при открытом окне. Его могли освободить от воинской повинности по состоянию зрения, но он старается обмануть бдительность врача, чтобы поступить на военную службу и еще крепче закалить свой организм. Однажды зимой его только случайно вырывают из ледяной могилы. Это случилось во время четырехдневного путешествия Амундсена в метель и мороз через высокое плоскогорье в окрестностях Осло. В 1894 году Амундсен уходит в море в качестве матроса, получает звание шкипера, и в 1897 году уже участвует в антарктической экспедиции, снаряженной бельгийцами. Эта экспедиция едва не погибла, так как ее судно «Бельгика» было затерто льдами в течение 13 месяцев. Но путники смело взорвали ледяное поле тонитом, внезапно переменился ветер, и судно вышло из льдов.

После этого Амундсен ставит себе целью отыскать Северо-западный проход вдоль северных берегов Америки — путь, который не удалось проделать «Эребусу» и «Террору», кораблям Франклина.

Как всегда, длительное изучение всех условий будущего похода предшествует экспедиции. Два года работает Амундсен в Гамбурге под руководством известного географа профессора Неймайера.

Денег у Амундсена мало, и он покупает крошечное одномачтовое рыбачье судно «Йоа» в 47 тонн водоизмещением и приспособляет к нему слабый газолиновый двигатель. На этой скорлупе летом 1903 года он входит во льды Северо-западного прохода и в том же году достигает южных бере-

Руал Амундсен.

гов Земли Вильгельма. Здесь он остается в продолжение двух зим, изучая быт эскимосов и метеорологические условия ледяной пустыни. В 1905 году он благополучно проходит через пролив Симпсона, и в сентябре того же года «Йоа» уже находится в западной Канаде. Амундсен совершает переход на собаках от северного побережья Канады до одного из фортов на Аляске, вновь возвращается на «Йоа» и выходит в Берингов пролив. Осенью 1906 г. Амундсена торжественно встречают в Сан-Франциско.

АТАКА ЮЖНОГО ПОЛЮСА

Уже заслуживший репутацию серьезного ученого и энергичного исследователя полярных стран, овеянный мировой славой, Амундсен не прекращает своих путешествий и получает задание Норвежского научного общества отправиться в Северный Ледовитый океан для изучения полярных стран. Корабль Амундсена, «Фрам», на котором совершил свое плавание и Фритиоф Нансен, покидает Норвегию и уходит в море. И вдруг неожиданно в Европу приходит известие, что «Фрам» идет на юг. Это могло означать только одно, что Амундсен намерен открыть южный полюс.

Участники экспедиции не были подготовлены к такому путешествию, и Амундсен открыл им свои планы только на острове Мадейре. Многие думали, что на этот раз излишняя смелость и уверенность приведут отважного норвежца к гибели.

Южный полюс не был окружен вниманием полярных путешественников в такой мере, как северный, но экспедиции уже обнаружили, что задача достигнуть южного полюса во всяком случае не менее трудна, чем достижение северного.

Первым человеком, пересекшим южный полярный круг, был английский мореплаватель Джемс Кук, открывший

Новую Зеландию и многие другие острова в южной части Великого океана, впервые открывший и исследовавший восточное побережье Австралии. Кук был убежден, что вокруг южного полюса расстилается такое же мерзлое море, как и на севере. Он не раз заходил далеко к югу, но ему нигде не удавалось встретить землю.

Капитан Кук пересек южный полярный круг в 1773 году, но только в 1840 году другой англичанин Джемс Росс спустился на своих кораблях так далеко к югу, что дошел до великого Ледяного барьера.

Если продвигаться к югу от берегов Новой Зеландии, то у 75—80-й параллели корабли всюду встретят высокую ледяную стену, которая тянется с запада на восток на расстоянии 800 километров. Эта гигантская отвесная стена поднимается на многие десятки метров кверху и преграждает путь к югу. Самые смелые люди даже не пытаются взобраться на этот барьер, которым природа, казалось, оградила тайну полюса от любопытства исследователей.

Кораблям опасно приближаться к этому рубежу, так как от стены то и дело с грохотом и треском отрываются глыбы льда, настоящие ледяные горы, и море в это время заполняется массами пловучего «дикого» льда, грозящего тонкому дну кораблей.

Кук был на расстоянии двух тысяч километров от полюса. Росс оказался от полюса в тысяче двухстах километрах. Отсюда он отправился обратно в Тасманию. Его набеги на Антарктику продолжались четыре года, и люди узнали, что за Ледяным барьером лежит земля. Не какой-нибудь маленький остров, а большой континент с горными цепями, с высокими изрыгающими пламя вулканами, из которых два крупнейших были названы по именам кораблей Росса «Эребус» и «Террор».[1]

---

[1] По возвращении в Англию эти же суда были предоставлены экспедиции Франклина, во время которой они и погибли.

Только в самом конце XIX века ученый норвежец Борх-Гревинг впервые высадился на открытую Россом землю, найдя плоский, свободный от льдов выступ берега. Борх-Гревинг исследовал часть Антарктического континента, которая носит теперь название Земли Грахама.

Вслед за ним на землю Антарктического континента прибыла экспедиция немецкого профессора Дригальского, которая окончательно установила, что вокруг южного полюса, под толстым слоем льда и вечных снегов, раскинулся огромный материк.

Но ни одна из этих экспедиций не могла пробиться к самому полюсу. Зимовки на побережьи и попытки пройти хоть немного в глубь страны показали, что каждый шаг в этой горной стране, в ледяной пустыне грозит смертью. Дневники всех начальников экспедиций содержат в себе описания бесконечного ряда опасностей и героизма людей, которые стремились сквозь строй полярных метелей, морозов, глетчеров, льдов, испещренных предательскими, глубокими, скрытыми в снегу трещинами, пробиться хотя бы на шаг ближе к южному полюсу.

К концу первого десятилетия нашего века к центру Антарктического материка почти одновременно устремились экспедиции капитана Скотта, лейтенанта Шеклтона и Амундсена.

Шеклтон с трудом сколотил с миру по нитке небольшую сумму и купил старое маленькое китобойное судно. Он решил высадиться на Землю Виктории и отсюда добраться до полюса на собаках и маленьких монгольских лошадях, привыкших к холоду и скверным дорогам.

С трудностями, о которых можно было бы написать целую книгу, он взобрался на вулкан Эребус, а затем отправился дальше к югу. Все его лошади, за исключением одной, вскоре погибли, автомобиль, купленный на последние гроши, оказался непригодным для продвижения по ледя-

ной пустыне, но Шекльтон с оставшимися собаками все же двинулся к полюсу.

Шекльтон достиг $88^1/_2$ градусов. До полюса оставалось всего около 150 километров, но дальше итти Шекльтон не мог.

Как настоящий разумный полярный исследователь, Шекльтон заранее вычислил все свои возможности, запасы продовольствия и учел физические силы людей. Для того чтобы достигнуть полюса и остаться живыми, нужно было рассчитывать припасы и силы и на весь обратный путь, такой же тяжелый, как и путь вперед. Эти триста (150 туда и 150 обратно) километров оказались лишними в расчете Шекльтона. Не надо забывать, что путь шел по горам, иногда на высоте 3—4 километров. Мороз здесь достигал 40 градусов, и дули такие сильные ветры, что ни люди ни собаки не могли продвигаться вперед.

В 150 километрах от полюса Шекльтон повернул обратно и, питаясь по дороге мясом павших лошадей и собак, вернулся на корабль.

Капитан Скотт, исследовавший Землю Виктории в 1910 году, также двинулся к полюсу. Это была одна из самых героических и самых несчастных полярных экспедиций. С невероятными усилиями Скотт достиг южного полюса, но когда путешественники подошли к заветной точке, — они нашли там палатку и в палатке записку, в которой говорилось, что 16 декабря 1911 года здесь уже был норвежец Руал Амундсен в сопровождении своих друзей: Олава Биоланда, Хильмера Хансена, Сверре Хассля и Оскара Вистинга.

Для англичанина Скотта это был тяжелый и неожиданный удар. В своем дневнике он говорит об этом, стараясь казаться спокойным, с легкой иронией, но в написанном чувствуется глубокая боль человека, который совершил невозможное и затем узнал, что все подвиги были напрасны,

так как кто-то другой, шедший рядом, уже выполнил эту задачу.

«Мы воздвигли курган, — говорит Скотт, — водрузили наш бедный обиженный английский флаг и сфотографировались. Затем мы повернулись спиной к цели наших честолюбивых вожделений, и перед нами опять 800 миль пешего хождения с грузом. Прощайте, золотые мечты!»

Но Скотту не удалось проделать эти «800 миль пешего хождения с грузом». Он и его спутники все погибли на обратном пути, погребенные снежной бурей в палатке, поставленной на одном из уступов антарктических плоскогорий.

Только в свете всех этих попыток героической борьбы и трагедий становится понятным, встает в полный рост замечательный успех Руала Амундсена. Как и всегда, он действует умно, осторожно и с огромной энергией. Его поход на полюс удивителен по быстроте и решительности, но это вовсе не значит, что ему просто везло или что у него на пути было меньше препятствий. Он шел по тем же высоким горам, что и Шекльтон и Скотт, ему грозили такие же трещины во льду, вокруг был тот же шестимесячный антарктический день, и был декабрь — месяц, наиболее благоприятный в этой стране для путешествий, хотя температура не поднималась выше 30 градусов холода.

Когда «Фрам» в феврале ушел к северу с тем, чтобы вернуться за экспедицией только на следующий год, Амундсен готовился к зимовке, не переставая делать экскурсии в глубь ледяного материка. Он устраивал в удобных местах склады припасов и топлива, расставлял вехи для будущего летнего путешествия.

В конце августа под первыми солнечными лучами засеребрились и засверкали льды и снега, и пять человек с четырьмя санями, на которые был нагружен провиант, рассчитанный на четыре месяца, с 52 собаками в упряжках

двинулись на юг. Экспедиция шла быстро и успешно по плоскогорьям и через глетчеры, через высокую горную область, через «Чортов глетчер», и наконец, 14 декабря, после полуторамесячного похода, полюс был достигнут.

На самом полюсе Амундсен построил маленькую палатку, поднял над нею флаги Норвегии и корабля «Фрама» и отправился обратно. Часто и удачно расставленные зимой вехи и запасы пищи помогли Амундсену проделать этот путь еще быстрее. Через 39 дней он был уже на борту «Фрама».

Слава о подвиге Амундсена разлетелась по всему миру.

Но первыми о его успехе узнали капитан Роберт Скотт и его спутники...

АМУНДСЕН ЛЕТИТ К СЕВЕРНОМУ ПОЛЮСУ

Северо-западный проход открыт. Южный полюс достигнут. Что еще остается выполнить Амундсену? Какие еще тайны хочет отвоевать у льдов и метелей этот энергичный норвежец, расчетливый и беспокойный ученый и спортсмен в одно и то же время?

Неисследованным остался только северный полюс и ледяные просторы вокруг него.

И Амундсен решает исследовать северный полюс.

Амундсен обладал блестящим организаторским талантом. Никакого легкомыслия при организации своих экспедиций он не допускал. Он умел предусмотреть все опасности и препятствия, умел подобрать людей, товарищей и сотрудников.

Амундсену хорошо была известна история полярных путешествий, все трудности и опасности, грозящие смельчакам, направившим свой путь к центральной точке Севера, — он десятки раз перечитывал дневники и воспоминания участников трагически закончившихся путешествий, и лучше

всего он знал изумительные путешествия его соотечественника Фритиофа Нансена. Несмотря на всю уверенность в себе, Амундсен прекрасно понимал, что нельзя быть энергичнее Нансена или Пири. Он понимал, что одной энергии мало. Чтобы достигнуть северного полюса, надо как-то по-новому построить экспедицию и положить в ее основу более современную, более совершенную технику.

Тридцать лет, истекшие со времени знаменитого путешествия Нансена, не прошли бесследно и вооружили человека и новыми знаниями и новым оружием в борьбе с природой.

За это время человек завоевал воздух.

После мировой войны строительство аэропланов и дирижаблей сделало большой шаг вперед, а летные рекорды следовали один за другим.

В 1919 году американская воздушная экспедиция облетела вокруг земного шара. В 1921 году французский летчик Пеллетье д'Уази совершил перелет Париж — Карачи — Сайгон — Шанхай, голландец Ван дер Хун перелетел из Голландии на Яву. Были совершены перелеты из Парижа в Дакар (западная Африка) и обратно и многие другие. Готовились к перелету из Лондона в Австралию, кругом Европы и из Москвы в Пекин через сибирскую тайгу и пустыню Гоби.

В таком случае почему не долететь до полюса, почему не пересечь на самолете великую ледяную пустыню Севера?

Путешествия по Северо-западному проходу и к южному полюсу были для Амундсена только школой, в которой закалились нервы, накопились опыт и знания. И все это должно было служить главной цели в жизни этого величайшего норвежского исследователя — достичь и исследовать северный полюс.

На этот раз по воздуху! От слов, от мыслей, от кабинетного изучения вопроса Амундсен быстро переходит к делу. Он изучает технические возможности лётного дела, знако-

мится с наиболее выносливыми системами аэропланов, изыскивает средства на новые экспедиции. Его мысль сводится к тому, чтобы вылететь из местечка Уэнрайт на Аляске и без остановки, прямым рейсом перелететь на остров Шпицберген, т. е. совершить по воздуху путь в три тысячи с лишним километров.

Мало кто вспоминает об этой первой попытке героя-норвежца пролететь по воздуху над северным полюсом, а между тем именно во время этой попытки проявилась одна из таких черт амундсеновского характера, которая ставит его на голову выше многих летчиков-спортсменов, любителей ставить рекорды, обладающих безудержной храбростью, но лишенных разумной осторожности и серьезного, вдумчивого подхода к своим начинаниям.

Для этого полета Амундсен приобрел самолет у американской фирмы Ларсен, которая купила патент германской фирмы Юнкерс для Америки.

Аэроплан, купленный Амундсеном, был привезен с большим трудом в местечко Уэнрайт, и лишь здесь выяснилось, что самолет не обладает нужными для такого исключительного полета качествами. Одна из лыж, на которые был поставлен самолет, лопнула при первом спуске, после пробного полета, произведенного лейтенантом Омдалем, а поплавки годились только при подъеме со свободной воды и при спуске на тихую воду.

Друзья Амундсена во всем мире с напряженным вниманием ждали результатов полета. Были истрачены все имевшиеся в распоряжении Амундсена средства. И вдруг оказывается — все это было ни к чему: самолет явно не выдержит такого путешествия.

Не надо забывать, что это было в те годы, когда никто еще не совершал беспересадочных перелетов свыше 1000—1500 километров, а самолету Амундсена предстояло лететь без остановки 3500 километров.

Вдумчивый ученый, трезвый организатор и честнейший человек, не желающий бесполезно рисковать жизнью своих спутников, Амундсен находит в себе силы и мужество отказаться от полета.

Попытка пролететь над полюсом оставлена.

Но не надолго.

Весною 1925 года готовится к полету на полюс новая воздушная экспедиция под начальством все того же неугомонного Амундсена. Во время своего пребывания в Америке он знакомится с Эльсвортом, который дает ему деньги на новую воздушную экспедицию, но только хочет лично в ней участвовать.

Сам Амундсен описывает эту встречу так:

«Осенью 1924 года я приехал в Америку, чтобы снова попытать счастья в писании статей для газет и чтении докладов. Мое безденежье достигло высшей точки, когда я вернулся в Нью-Иорк после поездки, которая фактически потерпела полную неудачу.

«И вот, когда я сидел у себя в комнате, погрузившись в тяжелые размышления, позвонил телефон. Я взял трубку, и мужской голос спросил, дома ли я, а потом добавил:

«— Я встречался с вами много лет назад во Франции, во время войны.

«Сотни людей представлялись мне таким образом только для того, чтобы отнимать у меня время для бесцельной болтовни.

«Но последующие, произнесенные незнакомцем слова заставили меня прислушаться с радостным вниманием.

«Незнакомец сказал:

«— Я дилетант в области полярных исследований, но очень ими интересуюсь. Я мог бы предоставить средства для новой экспедиции.

«Пять минут спустя я сидел, углубленный в беседу с Лин-

кольном Эльсвортом, имя которого теперь известно всему миру».

Линкольн Эльсворт становится тенью Амундсена.

Только в одном путешествии после этой встречи Эльсворт не сопровождал Амундсена — это был несчастный полет на французском самолете «Латам»...

На скалистом обрыве над синими волнами Королевской бухты на Шпицбергене из глубоких снегов встает небольшая серая плита с выбитыми на ней, уже и теперь трудно читаемыми словами.

Несколько повыше, ближе к подножию снежных пиков, поднимается к небу красная мачта и возвышается деревянный остов ангара, в котором стояла «Норвегия», а за нею и «Италия». Тут же рядом вытянулись в два ряда бараки угольного поселка Ню-Олесунда.

Надпись на камне гласит, что отсюда в мае 1925 года вылетели на полюс Амундсен, Эльсворт, лейтенанты Омдаль и Риссер-Ларсен и пилоты Дидрихсон и Фойхт.

Аппараты были построены фирмой Дорнье-Валь, назывались N 24 и N 25, поднимали каждый по три тонны полезного груза и с полным запасом бензина могли лететь 2600 километров без остановки.

Оба самолета были гидропланы — летающие лодки. Они без поплавков прямо садятся на воду. Амундсен решил, что летом, когда на далеком Севере начинается передвижка льдов и между ледяными полями образуются широкие полыньи, его гидропланы спустятся в такие полыньи и оттуда же подымутся. Если такие полыньи не встретятся, гидропланы вернутся назад на Шпицберген, совершив полет над полюсом.

21 мая оба гидроплана поднялись в воздух, взяв курс прямо на север. Туманы сменяются морями яркого света, солнце слепит глаза и забрасывает серебряной пылью снежные бока торосов и бесконечную гладь ледяных полей.

Уже несколько часов гулко и ровно, без перебоев, поют моторы, но, сколько хватает глаз, внизу нет ни одной полыньи. Сильный ветер дует навстречу. Он уменьшает быстроту движения гидропланов. Половина бензина израсходована гораздо раньше, нежели гидропланы приблизились к полюсу.

Первую открытую воду, большую полынью, путешественники увидели на 88° северной широты, в тысяче километров от места вылета.

В это самое время мотор гидроплана N 25 останавливается из-за порчи радиаторов, [1] и Ларсен совершает опасный спуск в ледяную кашу, заполнившую поверхность узкой полыньи между двумя ледяными полями. Полынья коротка и извилиста. В ней плавают куски льда, и крылья самолета почти что выходят за ее края.

Но спуск все-таки произведен благополучно.

Где-то рядом сел и N 24, но его не видно. Он скрыт от взоров Амундсена и его спутников ледяными стенами. Только на следующий день при ясной погоде развевающийся норвежский флаг указал Амундсену место спуска N 24.

Еще не успели путешественники осмотреться, а ледяные поля уже грозят раздавить самолеты. Льдины начинают сближаться, и крылья самолета упираются в ледяную стену. Ларсен вооружается топором, Амундсен — другим, Фойхт — ледяным якорем. Начинается титаническая борьба человека со льдами. Трое путешественников хотят продолбить ледяную стену, возвышающуюся перед самым носом аэроплана, для того чтобы втащить его на ледяное поле. Запускают мотор, люди хватаются за края крыльев, и гидроплан медленно поднимается на ледяное поле. От удара об лед в его носовой части открывается большая течь.

---

[1] Приспособления, охлаждающие нагревающийся во время движения мотор.

Дидрихсон, Омдаль и Эльсворт идут от места спуска второго аэроплана к N 25. Это путешествие едва не стоило жизни Дидрихсону и Омдалю, тащившим на себе тяжелый груз. Эльсворт с опасностью для жизни спасает провалившегося под лед Дидрихсона, и затем они вместе спасают из воды Омдаля.

Но как же вернуться на Шпицберген? Как спастись от голодной смерти в ледяной пустыне? Единственный выход — перевести всех людей на N 25, который находится в лучшем состоянии, чем N 24, и сделать все зависящее, чтобы гидроплан опять поднялся в воздух.

И вот шесть человек решают проложить во льдах у северного полюса плотно убитое снежное шоссе, по которому можно вывести гидроплан наверх, и затем, утоптав ногами большую ровную площадку, превратить ее в аэродром. Эта площадка должна быть по крайней мере 200 метров в длину. А между тем здесь все взрыто, взрыхлено. Острые глыбы льда, покрытые снегом, поднимаются кверху. Все ледяное поле движется на глазах у путешественников. Возникают новые трещины, прикрытые снегом, и каждая такая трещина — ловушка, грозящая гибелью.

2 июня и шоссе и аэродром готовы. Но вдруг наступает оттепель, и вместо того, чтобы подняться в воздух, тяжелый самолет проваливается в воду вместе с людьми.

Ночью опять налетает мороз. Нарастающий кругом лед напирает на гидроплан. Гидроплан явно обречен на гибель. Путники бросаются спасать грузы и припасы, забывая о самолете...

К счастью, подвижка льда оказалась незначительной, но шоссе и аэродром испорчены, и экспедиция решает выровнять новую площадку в 300 метров длиной.

Новая подвижка льда — и новый, с таким трудом сооруженный аэродром погибает. Он разворочен и отодвинут от самолетов.

Измученная экспедиция решает продолжать попытку спасения аэроплана до 15 июня, а там бросить аппараты и итти пешком на ближайшую землю.

Поиски нового поля, годного для подъема, продолжаются. Такое поле найдено в километре от стоянки самолета. Шесть человек впрягаются в самолет, но за целый день, несмотря на все усилия, пройдено только полпути. Наступает ночь, начинается подвижка льда, и перед самым носом самолета вырастают ледяные горы. Люди, не отдохнув ни одного часа, тащат самолет наверх, прорубая проход в ледяной стене. Они перетаскивают гидроплан через узкую полынью по искусственному мосту из льдин.

Вот самолет, наконец, наверху, на найденном поле. Все шесть человек трамбуют новую площадку в 500 метров длиной, но теперь оказывается, что поле не цельное, это просто несколько смерзшихся льдин, и, когда работа кончена, путников постигает новое несчастье: лед дает трещину, и вода заливает значительную часть утоптанной с таким трудом площадки.

За борт самолета летят лыжи, ружья, шлюпки, фотографические аппараты, продукты, и в отчаянии путники пытаются подняться в воздух немедленно.

Но ветра нет, площадка неровна, и попытка не имеет успеха. Самолет тяжело скачет, долго не может подняться в воздух, и пилот останавливает мотор, увидев, что площадки нехватит для разбега.

Наступило 16 июня. Поднимается легкий юго-восточный ветер — ветер встречный. Он поможет самолету подняться в воздух. Опять пускаются в ход моторы, и на этот раз — аппарат в воздухе.

Но до спасения еще далеко! Бензина мало. Предстоит долгий, опасный полет над льдами. Грозят густые весенние туманы. Высоко лететь нельзя. В туманах будет опасен спуск в случае первой порчи мотора. Низко лететь также

опасно: навстречу могут встать высокие пики Шпицбергена и расположенных к северу от него островов.

И, когда уже внизу виден Шпицберген и самолет идет на большой высоте, Риссер-Ларсен замечает неисправность горизонтальных рулей. Приходится немедленно снижаться. Волна заливает нос самолета. Все члены экспедиции собираются в кормовой части аэроплана, а летчик купается в ледяной воде.

Но здесь Амундсену и его товарищам улыбнулось счастье. В этих безлюдных местах оказалось промысловое судно «Сьелив», и 19 июня 1925 года экспедиция в полном составе прибыла в Кингсбэй.

ПОЛЕТ «НОРВЕГИИ»

Итак, гидроплан не оказался победителем ледяной пустыни. Опыт экспедиции Амундсена на гидропланах показал, что рассчитывать на спуск в полынью или на свободную воду в районе полюса нельзя. Для спуска гидроплана нужна открытая водная поверхность не менее полукилометра длины и достаточной ширины, а между тем лед заполнял здесь все пространство, оставляя даже во время передвижки только узкие щели, все время меняющие свои очертания и наполненные ледяной кашей.

Не годились и лыжи или полозья, на которые можно поставить самолет. Весь лед покрыт торосами, и если где-нибудь и попадаются площадки достаточной величины, покрытые ровным слоем снега, то сверху их невозможно отличить от вздыбленных торосистых полей, также покрытых снежной пеленой.

Аэроплан глотает пространство. Тысячекилометровый перелет на нем — вещь вполне возможная. Но железной птице негде сесть в огромных просторах ледяной пустыни, и летчик-исследователь не в состоянии произвести какие-нибудь

научные работы и изыскания в центре Ледовитого океана. Полет на аэроплане над льдами северного полюса пока еще возможен только как спортивный трюк. Такой опытный и вдумчивый исследователь, как Амундсен, не мог примириться с простым безостановочным перелетом над этой замечательной точкой Севера. Такой перелет даже в случае успеха поставил бы его только наряду с Пири и Куком, побывавшими на полюсе, но не исследовавшими его.

И вот внимание Амундсена обращается к дирижаблю. Полеты германских цеппелинов над Англией во время войны, полет цеппелина над Африкой по направлению к германским колониям, воздушные рейды над равнинами Польши и Полесья, полеты гигантского дирижабля «Шенандоа» в Америке показали, что дирижабль — такое же серьезное орудие в руках человека для завоевания воздуха, как и аэроплан.

Во льдах же дирижабль может иметь преимущество перед аэропланом. Он дольше может держаться в воздухе. Если станут моторы, он способен еще несколько дней носиться по воле ветра и при удаче может найти удобное место посадки.

Он может остановить моторы и тихо кружить над одним и тем же местом.

Наконец, дирижабль может поднять десятки людей и сотни пудов груза.

Но аэроплан сравнительно дешев, дирижабль же стоит сотни тысяч рублей. У Амундсена больших денег не было никогда. Он жил продажею книг, кинематографических фильмов, дневников и воспоминаний, марок и открыток, связанных с его замечательными путешествиями. Не располагал такими большими суммами и поддерживавший Амундсена Норвежский аэроклуб в Осло.

Но Амундсен не останавливается перед этими затруднениями. Часть денег дает Эльсворт, часть собирает аэро-

клуб, и осенью 1925 года Амундсен начинает готовиться к новому путешествию — к полету над льдами Севера. На этот раз он хочет пролететь от Шпицбергена через полюс к северным берегам Америки. В случае удачи были бы обследованы северный полюс и огромная пустыня, раскинувшаяся на три с половиной тысячи километров по диаметру между берегами Сибири, Америки и Гренландии. Об этой ледяной пустыне наука не знала ничего решительно. Многие предполагали, что здесь расположена какая-то большая земля. Были даже люди, которые утверждали, что на этой земле живет какое-то племя — потомки заблудившейся в снегах Севера норманской экспедиции.

Предполагаемый путь дирижабля прошел бы через самое широкое место этой пустыни и окончательно разрешил бы спор, есть ли земля около полюса, или же все это пространство занято вечно замерзшим морем.

Амундсен обратился в Италию.

Неподалеку от Рима, в местечке Чампино военные заводы строили аэропланы и дирижабли для итальянской армии. Здесь инженер-конструктор полковник Умберто Нобиле строил дирижабли полужесткой системы, с мягкой оболочкой, натянутой на гибкий металлический каркас. Эти дирижабли наполнялись водородом. Вспыхивающий от малейшей искры водород во многом уступает другому газу, которым иногда наполняют дирижабли, — гелию, но зато стоит гораздо дешевле. Полужесткая система не была еще испытана в больших полетах, но Нобиле горячо доказывал, что именно полужесткий, а не жесткий негнущийся дирижабль способен выдержать напоры бурь и воздушных вихрей. Гибель жесткого «Шенандоа» — огромного дирижабля, который во время полета над Северной Америкой был разорван воздушным шквалом на три части, — многих склонила к мысли, что Нобиле прав.

Но для Амундсена решающим моментом оказалась стои-

мость дирижабля. Итальянское правительство оценило его в 200 000 рублей и предложило Амундсену следующие условия.

Оно уступает Амундсену дирижабль «SAAN» за 150 000 рублей, но за это экспедиция должна будет называться «экспедицией Амундсен-Эльсворт-Нобиле», главой экспедиции будет Амундсен, но капитаном корабля останется Нобиле. Механики корабля будут набраны из итальянцев, и на северном полюсе вместе с флагами Норвегии и Соединенных Штатов Америки будет сброшен флаг Италии.

Таким образом, за участие в будущей экспедиции итальянское правительство сбрасывало со счетов четверть суммы. Но экспедиция должна была платить большое жалованье и самому Нобиле и итальянским механикам.

У экспедиции, кроме покупки корабля, были огромные расходы: дорого стоящее снаряжение, полярные костюмы, постройка причальных мачт на Шпицбергене и в Вадзё (северная Норвегия), — и Амундсену пришлось согласиться на условия итальянского правительства.

Прежде чем начать опасный полет со Шпицбергена к берегам Аляски, дирижабль должен был перелететь огромное расстояние от Рима до поселка Кингсбэй. Этот полет был как бы экзаменом для воздушного корабля и его команды. В особенности опасен был участок Вадзё — Шпицберген, где нужно было перелететь около 1200 километров над Ледовитым океаном. Погода здесь капризна, часто падает мокрый снег — опаснейший враг дирижабля. Здесь плохо поставлена метеорологическая служба, и совершенно невозможен какой бы то ни было спуск.

Пролетая над Европой, дирижабль должен был сделать на своем пути несколько остановок. Одна из них была намечена в деревне Сализи под Ленинградом, в четырех километрах от Красногвардейска (Гатчины).

Ангар для дирижабля у Кингсбэя на Шпицбергене.

Здесь был большой ангар. Советское правительство отремонтировало его за свой счет и предоставило экспедиции.

Во время пребывания экспедиции в Ленинграде мне удалось попасть на борт дирижабля, и я совершил на нем перелет в 2500 километров от Сализи до поселка Кингсбэй на Шпицбергене. Во время этого перелета я познакомился со всеми участниками экспедиции, со многими друзьями Амундсена. Я наблюдал на Шпицбергене отлет «Норвегии» (так назвал Амундсен дирижабль Нобиле «SAAN»), а также полет на полюс и возвращение американского летчика Берда.

7 мая 1926 года дирижабль «Норвегия» после двухдневного опасного перелета над Ладожским озером, карельскими лесами, тундрами Мурмана и тысячекилометровым пространством Ледовитого океана прибыл в Кингсбэй. Три дня передышки, во время которой чинили сломавшийся на перелете Вадзё — Кингсбэй мотор, наполняли газом и ремонтировали дирижабль, — и экспедиция Амундсена снова отправилась в путь.

У меня был с собою маленький киноаппарат, но мне не разрешили производить съемку отлета, так как права на все снимки закрепил за собою норвежский аэроклуб. В момент отлета я сидел на чердаке одного из бараков угольного поселка Ню-Олесунда и тайком через окно снимал ставший уже маленьким серым пятном дирижабль.

Он уходил в туманное марево полярной дали. Солнце бесконечного полярного дня рассыпалось бесчисленными искрами в вечном снегу гор. Синие волны Королевской бухты лизали подножие гигантского глетчера, сползавшего с острых пиков Трех Корон, и какое-то быстрое, юркое черное пятнышко неслось рядом с «Норвегией», обходя ее со всех сторон, появляясь то сверху, то снизу. Это был аэроплан американца Берда, только накануне

совершившего свой перелет к полюсу и обратно и теперь провожавшего уходящую «Норвегию».

Вскоре обе точки исчезли из виду, и в маленьком поселке на берегу Королевской бухты началось трепетное долгое ожидание.

Через три дня из Нью-Иорка пришло известие о том, что дирижабль «Норвегия» благополучно спустился у деревни Теллер на Аляске в Северной Америке.

Несколько часов все люди, жившие в поселке и говорившие на различных языках, торжествовали вместе по поводу смелой победы человека над ледяными пустынями. Черноглазые неаполитанцы и римляне извлекли откуда-то фейерверки, ракеты и хлопушки, и в одиннадцатом часу ночи прямо к яркому, высоко стоящему солнцу полетели шумные, но бледные в этом море света вспышки пороховых игрушек, заблаговременно состряпанных пиротехниками на берегах Тибра.

Мечта жизни Амундсена осуществилась. Северный полюс был достигнут. Дирижабль в течение двух часов медленно плавал над льдами этой замечательной точки, к которой стремились тысячи смелых сердец. В это время десяток людей с различными приборами производили научные вычисления и изучали состояние атмосферы, льдов, действие магнетизма, электрические явления. Отсюда дирижабль двинулся на юг к берегам Америки. Экспедиция установила, что на всем протяжении гигантского пути от полюса до мыса Барроу нет никакой большой земли. С дирижабля не было замечено ни одного острова, ни одной торчащей из воды скалы.

Под дирижаблем с огромной быстротой мелькали льды, по которым прежде нужно было двигаться с опасностью для жизни долгие месяцы и годы, чтобы одолеть несколько сотен километров.

Казалось, воздухоплавание добилось окончательной по-

беды над тайнами Севера, и дальнейшее изучение полярных областей вместе с победой над воздухом поставлено на твердые рельсы.

Не удивительно, что такая мысль вскружила многие головы.

Казалось, что времена, когда энергии многих десятков людей было недостаточно, чтобы отнять у Севера хотя бы одну из его тайн, — миновали безвозвратно.

Казалось, что времена страшных трагедий, выпавших на долю экспедиций Франклина и Делонга, времена героических усилий Нансена прошли.

Любителей пролететь над полюсом, поставить рекорд, получить сотни льстивых телеграмм — появлялось все больше и больше.

Американский летчик Уилькинс собирается перелететь через полюс из Аляски на Шпицберген.

Берд, совершивший в течение 15 часов перелет из Кингсбэя к полюсу и обратно, намерен промчаться на самолете и над южным полюсом.

Телеграммы то и дело приносят новые имена людей, которые хотят посмеяться с высоты километра над ледяной пустыней. Большинство этих «объявленных» экспедиций носили легкомысленный характер, и многие из них просто не состоялись.

Я видел Амундсена еще раз. Это было через год после полета «Норвегии». Амундсен приехал в Ленинград из Японии, и я посетил его в норвежском консульстве. Около часу мы проговорили, вспоминая знаменитый перелет. Амундсен сказал, что он решил больше не пускаться в большие плавания и полеты. Он хотел заняться литературной обработкой богатейшего материала, накопленного во время многочисленных путешествий.

Не прошло и года, как ему пришлось изменить свое решение.

Летом 1928 года ледяная пустыня еще раз показала свои когти.

На этот раз торжествовали не люди, но льды.

На Севере разыгралась трагедия, которая едва не закончилась так же, как и путешествие Франклина.

Речь идет о полете дирижабля «Италия».

ПЛАНЫ НОБИЛЕ

«Норвегия» пронеслась в 1926 году над полюсом, и линия ее пути разрезала ледяную пустыню на две почти равные части. Ни один из спутников Амундсена и Нобиле во все время перелета не видел ни справа ни слева ни гор, ни скал, никаких признаков земли, — всюду расстилалось ледяное поле, изрезанное щелями и полыньями, покрытое снегом, неприветливое и однообразное.

Правда, во время пути туманы сменялись метелями, и воздухоплаватели легко могли пропустить среди льдов какой-нибудь незначительный остров, покрытый снегом и сливающийся с общим видом снежного поля. Но пропустить большую землю, целый материк, изрезанный горными хребтами, большой массив, который резко и заметно нарушал бы унылую ровную площадь полярных льдов, — было невозможно. Полет «Норвегии» доказал, что между Сибирью и Америкой никакого материка, никакого большого острова, вроде Гренландии, нет. От полюса и до берегов Канады и Аляски расстилается огромное мерзлое море, в котором медленно движутся льды, повинуясь каким-то мало изученным течениям и совершая путь от берегов Сибири к северной части Атлантического океана.

Предположения, высказанные многими учеными о том, что в неизученной части Ледовитого океана, между полюсом и Америкой, есть большая земля, как говорили, даже обитаемая, не оправдались.

Уилькинс пролетел в 1928 году на аэроплане из Америки на Шпицберген и еще раз подтвердил эти выводы экспедиции Амундсена.

Но экспедиция, совершившая первый трансполярный перелет на «Норвегии», далеко еще не изучила ледяной пустыни. И вправо и влево от линии перелета остались огромные области, о которых человек попрежнему не знал почти ничего. И в сторону Сибири и в сторону Гренландии могли оказаться неизвестные человеку большие острова или даже архипелаги, подобные Земле Франца Иосифа или Шпицбергену.

Еще в 1913 году русская экспедиция под начальством капитана Вилькицкого открыла большой остров к северу от мыса Челюскина. Ко времени полета «Италии» на этом острове не побывал ни один человек, и, собственно говоря, не было известно, видел ли Вилькицкий остров или край какой-то большой земли. Впоследствии эту землю назвали Северной Землей.

Один из известнейших русских полярных исследователей, профессор В. Ю. Визе, на основании своего личного опыта, полученного во время путешествий, и изучения ряда материалов, высказал предположение, что к северо-востоку от Новой Земли есть еще какой-то, никем не открытый и не исследованный остров. [1]

Точно так же не было исследовано и пространство между Гренландией, Америкой и восточной Сибирью.

Для энергичных полярных исследователей осталось еще немало работы по изучению отдельных областей Арктики, и вот Нобиле пытается одним ударом разгадать все загадки

---

[1] Летом 1930 года советская полярная экспедиция на ледоколе «Седов» достигла Северной Земли, открытой Вилькицким, и высадила на нее четырех зимовщиков, которые провели там два года. В пространстве между Новой и Северной Землями та же экспедиция открыла остров, предвиденный В. Ю. Визе и названный теперь его именем.

Северной полярной области, раскрыть все тайны Северного ледяного моря.

Он намерен организовать целую серию перелетов, после которых белые пятна, обозначающие неисследованные земли и моря, окончательно должны исчезнуть с географических карт северного полушария.

Базой дирижабля «Италии» будет Шпицберген. Та самая Королевская бухта, или Кингсбэй, где имеются ангар и мачта, построенные для «Норвегии», где у подножия снежных пиков приютился крошечный угольный поселок Ню-Олесунд и из белого снега выглядывают черные блестящие щели каменноугольных шахт. Отсюда, от самой северной обитаемой точки земного шара, Нобиле намерен совершить ряд перелетов над различными участками полярной области. После каждого полета «Италия» будет возвращаться в Кингсбэй, пополнять запасы водорода и топлива для моторов, а затем отправляться в новый полет, покуда позволит короткое полярное лето.

Таковы были замыслы генерала Нобиле и его спутников.

Первый полет «Италии», прилетевшей из Италии на Шпицберген, состоялся с 15 по 18 мая 1928 года. На этот раз Нобиле направлялся на восток, к Северной Земле, открытой Вилькицким. Нобиле ставил себе целью облететь эту землю, изучить ее географические очертания и нанести на карту. Однако неожиданный шторм, встретивший «Италию», заставил дирижабль повернуть обратно. Нобиле благополучно прибыл в Кингсбэй, но цели не достиг и Северной Земли не видел.

Второй полет «Италии» должен был повторить первую часть полета «Норвегии». Нобиле хотел еще раз побывать над полюсом.

Большого научного значения этот полет иметь не мог. Этот путь уже был проделан не только «Норвегией», но и Уилькинсом, Бердом и в 1925 году экспедицией Амундсена

на двух гидропланах. Дуга, которую хотел проделать Нобиле в направлении берегов Гренландии, также не могла дать никаких новых открытий, так как здесь уже были и Пири, и Кук, и другие исследователи.

Пролететь над полюсом и сбросить на льды итальянский флаг и большой деревянный крест, переданный экспедиции римским папой, — такова была главная цель этого полета, неэкономного и мало осмысленного.

Этот второй полет «Италии» закончился катастрофой.

«НОРВЕГИЯ» И «ИТАЛИЯ»

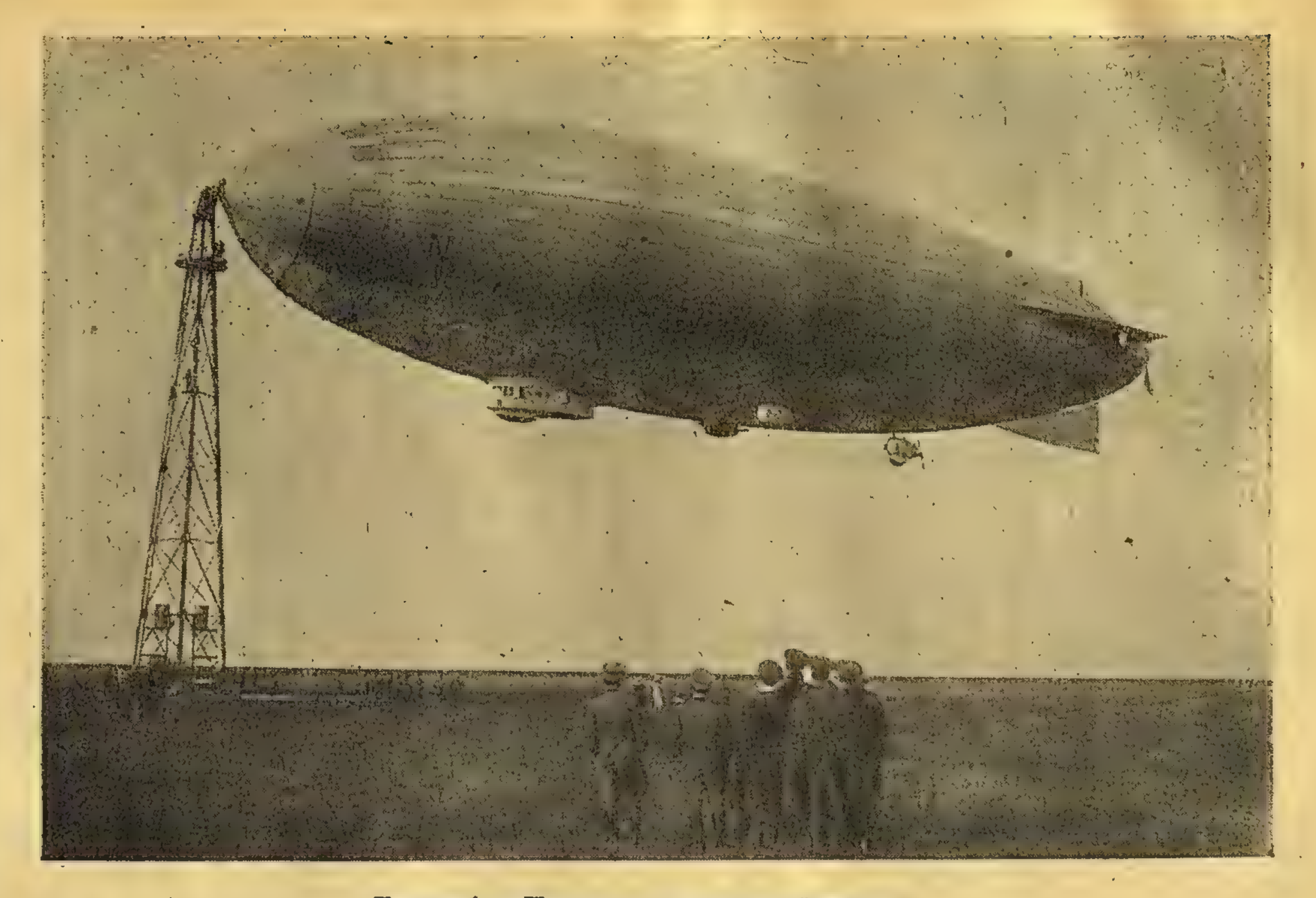
«Италия» ничем почти не отличалась от «Норвегии».

Это был дирижабль полужесткой системы, всего в 19 000 кубических метров. Это очень скромная цифра, если сравнить ее с размерами таких воздушных гигантов, как «Граф Цеппелин», не говоря уже о находящихся в постройке английских дирижаблях, объем которых превышает 150 000 кубических метров.

От размеров воздушного корабля зависит его грузоподъемность, и чем меньше дирижабль, тем меньше на нем запас бензина, тем короче радиус полета, меньше число пассажиров, количество пищевых и других запасов, наконец всех прочих удобств, которыми располагают находящиеся на борту дирижабля воздухоплаватели.

Тем не менее Нобиле решил отправиться в новую экспедицию именно на «Италии».

Амундсен, как мы уже видели, в выборе дирижабля в 1926 году руководствовался главным образом дешевизной. Кроме того немалую роль сыграло то обстоятельство, что «Норвегия» могла уже весной 1926 года пуститься в путь. Амундсен знал, что и в других странах, в особенности в Америке, готовятся лететь на полюс другие экспедиции, и спортивная жилка, которая, несомненно, была сильна и у



Дирижабль «Норвегия» у причальной мачты.

Амундсена, заставила его поспешить с отлетом, пренебрегая возможностью через год-два добыть для своей экспедиции более совершенный дирижабль, чем «Норвегия».

Нобиле в выборе дирижабля был стеснен, как и Амундсен, и материальными средствами и временем. Готовилось к полету на полюс и к длительному систематическому исследованию северных полярных областей на большом цеппелине международное общество для изучения Арктики при помощи воздушных кораблей («Аэроарктик»). Шли разговоры о посылке в полярные области одного из больших американских дирижаблей. Если бы хоть одна из этих экспедиций увенчалась успехом, пальма первенства была бы отнята у Нобиле, и ему пришлось бы довольствоваться ролью второстепенного исследователя какой-нибудь части далекого Севера.

Участники экспедиции 1926 года и все, внимательно следившие за полетом «Норвегии», знают, что экспедиция могла бы закончиться плачевно, если бы целый ряд счастливых обстоятельств не способствовал Амундсену.

«Норвегия» была подхвачена сильными ветрами при перелете над Францией, затем она в течение многих часов блуждала в туманах над Балтийским морем и Эстонией, ее едва не сломал шторм над Ладожским озером, наконец над Ледовитым океаном у одного из моторов дирижабля лопнул вал, и только благоприятное направление ветра, отсутствие снега и других опасных для дирижабля атмосферных явлений позволили ему благополучно добраться до ангара в Кингсбэе.

Каждого из этих встреченных на пути препятствий было бы достаточно, чтобы экспедиция закончилась если не катастрофой, то серьезной аварией воздушного корабля. Авария же повлекла бы за собой неизбежный провал экспедиции.

Наконец, наполненной водородом «Норвегии» всегда, на

каждом шагу, угрожал взрыв. На дирижабле было категорически запрещено курить — никто не смел употреблять спички. Мало того, запрещено было носить обувь с металлическими гвоздями, чтобы при хождении по алюминиевым доскам не получилась искра. Искра могла бы вызвать взрыв, так как газ, хотя и в небольшом количестве, все-таки истекал сквозь мельчайшие отверстия в оболочке газгольдеров, и «Норвегия» всегда плыла в невидимом облаке водорода.

Моторы были отнесены далеко от оболочки и были заключены в металлические яйцевидные коробки. Кроме того, они были снабжены специальными пламегасителями. Но все же ночью можно было наблюдать вырывающиеся из отверстий моторных коробок снопы опасных искр.

Но о возможности взрыва на «Норвегии» как-то никто не говорил. Я вспоминаю свой разговор с одним русским профессором накануне прилета «Норвегии» в деревню Сализи.

Еще не зная, что мне придется лететь на «Норвегии», я спросил его между прочим:

— Часто ли взрываются дирижабли, наполненные водородом?

— Да, бывает. Но, знаете, ведь это самая лучшая смерть! Мгновенная! Мы в лабораториях взрываем небольшие количества водорода, и то студентки от испуга частенько падают в обморок. Представьте же себе, что будет, если взорвется такая махина — 19 000 кубических метров газа?! Одна секунда — и все кончено. И какой взрыв! На сотни километров будет слышно.

Невзрывающийся газ гелий слишком дорог и имеется в небольших количествах только у некоторых стран. У Италии нет гелия, и ее воздушные корабли наполняются водородом.

Опасность взрыва угрожала и дирижаблю «Италия».

Существенное, мне кажется, преимущество «Италии» и

«Норвегии» перед воздушными кораблями других систем заключалось в полужесткой системе. Гибель «Шенандоа» и огромного английского дирижабля «R-101» показала, что длинный дирижабль жесткой системы с огромной площадью сопротивления, попадая в шквал, в воздушный водоворот, может переломиться и даже распасться на три и больше частей. Полужесткая система делает тело дирижабля гибким и способным лучше приспособляться к напору воздушной волны.

Перелет «Норвегии» над Ладожским озером во время шторма и борьба со снежной бурей над ледяной пустыней доказали эти положительные качества полужесткой системы дирижаблей.

«Италия» не оказалась крепче и выносливее «Норвегии», и ко всему этому «Италии» не повезло.

Уже во время перелета над Германией у «Италии» испортился один из моторов, и дирижабль должен был спуститься там, где остановка по плану Нобиле не предполагалась. Такая же порча мотора произошла и во время перелета из Вадзё на Шпицберген. Во время полета «Норвегии» Нобиле удалось, конечно, сделать немало наблюдений, которые должны были лечь в основу дальнейшего усовершенствования системы полужестких дирижаблей. Но «Италия» в основе была построена по типу «Норвегии». Были только укреплены двойной обшивкой те места оболочки, которые во время полета над Арктикой подвергались бомбардировке ледяными осколками, отлетавшими от пропеллеров, и была несколько иначе сконструирована легкая подвесная гондола, где находились управление дирижаблем, радиостанция и метеорологический пункт.

Когда, встречая «Норвегию», я стоял в толпе на грязном, истоптанном снегу болотистой площадки перед входом в ангар возле Сализи и напряженно следил за медлительными поворотами огромной серой сигары, приплывшей

в густые сумерки откуда-то с юго-запада, — вокруг меня раздавались восклицания восторга и удивления.

Больше всего встречавших поражали размеры воздушного корабля. Он казался огромным китом, плывущим в темном, почти ночном небе. Ведь если бы «Норвегию» поставить на нос рядом с Исаакиевским собором, то ее рули поднялись бы выше исаакиевского креста.

Познакомился я с дирижаблем более обстоятельно уже во время полета, когда, одетый в меховую сибирскую шубу, стоял в гондоле «Норвегии», стиснутый со всех сторон людьми в неуклюжих теплых костюмах.

Сначала Красногвардейск, а потом и огромный Ленинград, выбросивший все свое население в момент пролета «Норвегии» на середины улиц, скрылись за горизонтом. Внизу потянулись черные, только что оттаявшие поля, и я стал с интересом рассматривать внутренность воздушного корабля.

Изучение началось с капитанской гондолы. Это было весьма легковесное и непрочное сооружение, подвешенное к алюминиевому каркасу дирижабля. Все помещение было величиной с узкую комнату. Но и эта площадь была разгорожена на несколько участков. В передней части каюты помещалось управление дирижаблем. Здесь верхняя часть стены состояла из стекол и слюды, вклеенных в брезент, и перед капитаном или дежурным рулевым всегда открывалась широкая перспектива вперед и в обе стороны. В средней части каюты, у одной из стен, стоял стол, на котором были разложены географические карты, бинокли и измерительные приборы. Тут же была выделена небольшая, закрытая со всех сторон будка для радиотелеграфистов. В задней части каюты находились крошечная кладовая, уборная и алюминиевая лестница, которая вела во внутренний коридор дирижабля.

Все это — на пространстве 25 квадратных метров. Мо-

жете себе представить, сколько же места оставалось для пассажиров!

И на «Норвегии» и на «Италии» полет совершался в тесноте, скученности и при отсутствии минимальных удобств.

Стены каюты были из тонкого брезента. Видно было, как они шевелились, поддаваясь порывам ветра. Одетые в полярные костюмы и теплые куртки, мы теснили и прижимали друг друга к тонкой брезентовой стене, и только редкие алюминиевые обручи сдерживали напор наших тел.

Потолка у каюты не было. Прямо над нашими головами нависало желтое брюхо одного из газгольдеров, огромных прорезиненных мешков, наполненных газом и плотно прижатых один к другому. Между этими мешками и брезентовой обшивкой дирижабля оставалось узкое пространство вдоль всей длины воздушного корабля. Это и был внутренний коридор. Он расширялся кверху и сужался книзу. Посредине, вдоль всей его длины, бежала узкая, в четверть метра шириной алюминиевая дорожка, по которой носились взад и вперед механики. По этой дорожке можно было пройти от носового отверстия до самых рулей. У гондолы она раздваивалась и обегала гондолу с двух сторон. У этой дорожки не было перил. Если бы такую дорожку проложить над улицей на высоте шестого этажа, то пройти по такой дорожке взялся бы только цирковой артист. Но здесь, внутри дирижабля, все как-то забывали о страшной высоте, забывали о тонких брезентовых стенах и ходили спокойно, иногда даже бегали, носили тяжести как на твердой почве или на палубе крепко сколоченного большого корабля.

В этом коридоре можно было без труда рассмотреть и понять, как построен воздушный корабль. Он состоял из алюминиевого каркаса, или остова, напоминающего скелет огромной рыбы. Все части каркаса были сделаны из легкого металла — дуралюминия — и соединялись между

собой шарнирами, которые делали корабль одновременно крепким, гибким и эластичным. Внутри этой огромной рыбы находились 20 воздушных шаров, или газгольдеров, наполненных газом. Четыре металлические дуги, каждая длиною в 90 метров, соединялись в носу и в корме. На них была натянута внешняя брезентовая оболочка дирижабля. К нижней, самой крепкой алюминиевой балке была подвешена каюта. С этой же дугой соединялись и все алюминиевые части, поддерживавшие внутренний коридор, баки с бензином, рули направления и моторы.

Узкая дорожка в коридоре состояла из отдельных кусков, каждый в несколько метров длиной. Там, где соединялись два куска, находилась небольшая круглая кожаная подушка, на которой можно было сидеть, свесив ноги вниз, разумеется, при условии, что в это время никто по дорожке не ходит. От каждой такой подушки идут кверху, расходясь в стороны, две алюминиевые фермочки, похожие на маленькие эйфелевы башни, но только обращенные широкой частью кверху. Этих фермочек много. Они стоят в два ряда. В коридоре всегда была полутьма, и его длинное узкое пространство казалось аллеей из металлических деревьев.

Между каждыми двумя фермочками и справа и слева висят на высоте человеческого роста большие, ярко начищенные алюминиевые баки, наполненные бензином. Это — запас горючего воздушного корабля. Все эти баки соединены между собою системой гуттаперчевых трубочек. На остановках с корабля сбрасывается вниз толстая кишка, и моторы с сосущим звуком нагнетают бензин в эти цистерны.

Справа и слева от дорожки тянутся тонкие, как телефонная проволока, металлические тросы. Во время полета они движутся, словно живые. Концы этих тросов сходятся у штурвала[1] в передней части капитанской каюты. При по-

---

[1] Штурвал — рулевое колесо.

мощи этих металлических нитей капитан корабля управляет воздушным гигантом.

В разных местах коридора в оболочке дирижабля сделаны круглые отверстия, в которые легко может провалиться человек. Эти отверстия служат люками. Через них при остановке дирижабля в коридор подаются на канатах кладь и мелкие вещи.

В пути люки иногда закрывают, а иногда оставляют открытыми.

Ближе к корме в оболочке есть еще три отверстия, устроенные для сообщения с моторами. Моторы находятся вне оболочки дирижабля. В средней части дирижабля от нижней балки идут в обе стороны крепкие алюминиевые рельсы, и к этим рельсам на расстоянии двух метров от оболочки приделаны две алюминиевые яйцевидные коробки, в которых помещаются и моторы и механики. Для того чтобы попасть к мотору, механик должен пройти 2 — 3 метра на страшной высоте по узенькой алюминиевой доске, всего в 15 — 20 сантиметров шириной. Перил здесь тоже никаких нет, и для руки протянута только тонкая проволока, не толще звонковой. Когда кончается вахта [1], механики должны совершать переход по этому чортову мостику, хотя дирижабль идет со скоростью 100 километров в час, быстрее курьерского поезда, и воздушная волна легко может сбросить неуверенно ступающего человека.

Коробка с третьим мотором находится ближе к корме, прямо под коридором. В нее попадают не по горизонтальной дорожке, а по вертикальной лестнице.

Когда дирижабль идет, моторы стучат где-то далеко, глухо и ровно, и весь дирижабль сотрясается мелкой дрожью. Этот стук отдаленных машин и содрогание огромного корпуса напоминали мне большие комфортабельные

[1] На морских и воздушных кораблях дежурство называется вахтой.

волжские пароходы. На дирижабле чувствуешь себя гораздо увереннее и спокойнее, чем на аэроплане. О тонких стенах, о страшной высоте забываешь так же, как о глубинах, которые проходят под морским пароходом-гигантом. Кругом все такое грандиозное, такое внушительное! Но долго лететь на таком неблагоустроенном, лишенном удобств дирижабле чрезвычайно тяжело. Одолевает теснота. Не на что сесть, тем более — лечь. Боишься шевельнуться, чтобы не стеснить соседа или кого-нибудь из команды, а в холодные ночи при полете над льдами не спасает никакая одежда, ни меха ни полярный костюм.

«ИТАЛИЯ» ИСЧЕЗЛА

Первое время мир мало интересовался экспедицией Нобиле. Только итальянские газеты, захлебываясь от восторга, описывали успехи «Италии», вся же прочая пресса мира давала только отрывочные сообщения о полетах дирижабля.

25 мая появилась телеграмма о том, что «Италия» накануне прошла над северным полюсом. Она была там между часом и двумя ночи. В это время года за полярным кругом солнце все двадцать четыре часа стоит высоко над горизонтом, и глаза устают от блеска солнца, льдов и снегов.

Часть задач экспедиции Нобиле была выполнена. Крест римского папы и флаг Италии были сброшены на льдину, местоположение которой случайно совпадало в этот момент с географическим полюсом. Снежные метели через два-три дня прикрыли эти предметы даже от взоров белых медведей и морских львов, а могучее движение ледяных полей понесло их к теплым волнам Атлантического океана, и, может быть, какая-нибудь буря вышвырнула их на пустынные скалы южной Гренландии.

Мир равнодушно принял известие еще об одном перелете

над полюсом, и телеграфные агентства зарегистрировали у себя только сухую заметку об этом.

От полюса дирижабль отправился на Шпицберген. Радиостанция воздушного корабля работала исправно. И «Читта-ди-Милано», пароход, служивший пловучей базой экспедиции Нобиле, и радиостанции Шпицбергена и Северной Америки регулярно получали сообщения об экспедиции Нобиле.

И вдруг перерыв... Нет больше радиограмм, — нет и дирижабля...

Последняя телеграмма Нобиле гласила: «Мы находимся в 100 милях[1] к северу от острова Амстердама. На дирижабле все благополучно. Дирижабль борется с сильным юго-западным ветром».

Остров Амстердам — крошечный клочок земли к северо-западу от Шпицбергена. От Кингсбэя до этого острова около 100 километров. Значит, всего от Кингсбэя до места, над которым находилась «Италия», было не больше 300 километров. Обычная скорость хода «Италии» равнялась 100 километрам в час. Пусть ветер уменьшал ее вдвое. Но, даже идя по 40 километров в час, «Италия» могла пройти это пространство в 7 — 8 часов. Между тем проходят сутки, вторые, а об экспедиции нет никаких вестей.

«Читта-ди-Милано» дает тревожную телеграмму, которая разлетается по всему миру, и все сразу начинают интересоваться судьбой экспедиции Нобиле.

Ледяная пустыня вновь грозит смертью большому количеству людей, которых объединяет имя Нобиле, и человечество сочло своею обязанностью вступить в бой со льдами ради спасения человеческих жизней.

«Читта-ди-Милано» покидает спокойную Королевскую бухту и, лавируя среди частых льдин, идет на сеевр. Из

---

[1] Морская миля — 1,8 километра.

Норвегии приходит сообщение, что какой-то норвежский аэроплан уже летит на помощь «Италии».

«Читта-ди-Милано» удается продвинуться к северу вдоль западного берега Шпицбергена, но здесь льдины становятся все чаще и больше, из серой дали наплывают островерхие айсберги, и горизонт заполняется ледяными полями. Ледяная пустыня смеется над попытками обыкновенного парохода проникнуть в глубь ее неоспоримых владений.

Вот самолет — это дело иное! Все еще помнят перелет Берда. Уилькинс всего несколько дней назад прилетел на Шпицберген из Америки с мыса Барроу. Еще неизвестно, где Нобиле, какая опасность грозит экспедиции, но уже все полагают, что в случае настоящего бедствия помочь может только аэроплан.

Шесть дней не дает о себе знать экспедиция Нобиле. Весь мир слушает напряженно, в надежде уловить из мирового эфира хотя бы какой-нибудь радиослед исчезнувшего дирижабля. Все правительственные радиостанции северных стран, в первую очередь станции Советского Союза, непрерывно слушают Нобиле. Десятки тысяч радиолюбителей слушают день и ночь на волне в 34 метра, в надежде помочь спасению 16 человек. Но уже ясно, что с дирижаблем неблагополучно, и не только Италия, но и другие страны, в особенности те, чьи берега прилегают к Ледовитому океану, готовятся отправить на север спасательные экспедиции.

Надо спешить! На дирижабле запасы горючего на 70 часов полета. По истечении этого времени моторы воздушного корабля должны прекратить работу. Если это так, то управляемый дирижабль уже превратился в обыкновенный воздушный пузырь, гонимый ветром и неспособный ни спуститься на льды ни направить свой путь по воле командира.

Правда, он может проплавать в воздухе еще шесть-семь

дней, при условии, если команда сбросит за борт все тяжелые предметы, в том числе бензиновые баки, моторы, снаряжение и даже запасы провианта. В эти дни в Европе не знали точно, какие запасы взял с собою Нобиле, но высказывалось предположение, что на борту дирижабля имеется запас пищи на один месяц.

Но если дирижабль не погиб, то почему же тогда молчит его радиостанция?!

На этот вопрос никто не мог ответить. Конечно, радиостанция корабля могла испортиться. Ее антенна могла обледенеть, как это было на «Норвегии». Могла сломаться динамомашина. Но молчание можно было объяснить и иначе. Экспедицию могла постигнуть какая-нибудь быстрая катастрофа — взрыв, столкновение с айсбергом; мокрый снег мог придавить своей тяжестью хрупкое воздушное судно ко льдам или к бурной поверхности Ледовитого океана.

Надо искать «Италию», не теряя ни одного дня! Это было ясно для всех. Каждый день приносил известия о готовившихся к походу экспедициях, об участии различных правительств в деле спасания экспедиции Нобиле, но самый трудный вопрос заключался в том, куда направить поиски.

Велика ледяная пустыня. Ледяные поля, раскинувшиеся от берегов Шпицбергена до Америки, от Сибири до Гренландии, превышают пространство Сахары и пустыни Гоби. Как найти следы человека, как найти дирижабль на этом снежном поле в несколько миллионов квадратных километров?

На запрос одной бергенской газеты: «Где может находиться дирижабль, если моторы его перестали работать 25 мая и с тех пор воздушный корабль движется по воле ветра?» — директор метеорологической станции в Бергене заявил, что дувшие в это время ветры могли занести дири-

жабль куда-нибудь в северную часть Атлантического океана, между Исландией и Норвегией или в южную Гренландию. Ленинградские и московские специалисты-метеорологи пришли к выводу, что шторм, подхвативший «Италию», должен был отнести ее на восток от Шпицбергена, и, следовательно, искать ее следует где-нибудь в районе Новой Земли или у берегов западной Сибири. Но от Исландии до Карского моря — две с лишним тысячи километров. Нужны десятки пароходов, сотни самолетов, чтобы обследовать все это пространство.

Ледяная пустыня доказывает человеку, что она еще не побеждена.

Девять дней нет от «Италии» никаких вестей. Напрасно слушают десятки радиостанций и тысячи радиолюбителей. Гремят по всему миру фокстроты Берлина и Лондона, говорит о Советском Союзе и о революции Коминтерн, стрекочут что-то свое бесчисленные станции Швеции и Норвегии, станции пароходов, разрезающих волны Балтики и Немецкого моря, временами взывает о помощи Нобиле радиостанция «Читта-ди-Милано», обычно разговаривающая по шифру с Римской станцией, — но ледяная пустыня молчит.

Где искать Нобиле — неизвестно, но желающих искать его с каждым днем становится все больше и больше.

Норвежское правительство одновременно посылает для совместных розысков дирижабля «Италия» двух летчиков — Риссер-Ларсена и Лютцов-Хольма. Оба — испытанные пилоты. У Риссер-Ларсена — мировое имя. Он летал с Амундсеном на гидропланах в 1925 году. Он был помощником капитана «Норвегии». Это — гигант, похожий на серую норвежскую скалу, человек, способный руками задушить медведя. Он один поднимал тяжелый гидроплан, который приходилось спасать от сдвигающихся льдов.

И он и Лютцов-Хольм знают Север. Они прежде всего

знают, что ледяная пустыня не шутит. В их распоряжении только небольшие летательные машины с весьма ограниченным радиусом полета. Кто же лучше Ларсена знает, как нужно выбирать машину и мотор для полета над льдами, где вынужденный спуск — это смерть. Но нужно спешить, нельзя терять драгоценные дни поздней весны, когда тают льды и реже метели, когда Гольфстрем укрощает морозы. Смелые летчики грузят свои гидросамолеты на маленькое судно «Хобби», которое не в первый раз идет во льды и будет теперь служить базой летчикам при поисках пропавшей экспедиции.

В это время была получена телеграмма, что судно «Читта-ди-Милано» добралось только до 80° северной широты и должно было вернуться обратно, так как дальнейший путь блокирован льдами. Никто из находившихся на борту парохода «Читта-ди-Милано» ничего не видел и ничего не слышал об «Италии».

Миланское общество для исследования Арктики отправило на поиски Нобиле большой гидросамолет под управлением военного летчика Маддалены. Этому пилоту предстояло сначала совершить огромный перелет из Милана через Швейцарию и Германию, над Балтийским морем и дальше вдоль берегов Норвегии, до города Тромсё. Отсюда он должен был отправиться в перелет через полуторатысячекилометровую пустыню Ледовитого океана на Шпицберген и только после такого огромного путешествия приняться за поиски экспедиции во льдах.

Шведское правительство командировало для поисков «Италии» военного пилота Лундборга. К шведской спасательной экспедиции присоединился и финляндский самолет.

Итальянское правительство, кроме «Читта-ди-Милано», отправило в северные воды зафрахтованный у Норвегии пароход «Браганцу». Наконец «Читта-ди-Милано» у северного берега Шпицбергена высадил на лед две партии

альпийских стрелков, которые, в сопровождении норвежских проводников, должны были отправиться вдоль северных берегов архипелага, чтобы попытаться найти здесь следы экспедиции Нобиле.

Но горячее всех отнеслась к делу поисков пропавшей экспедиции наша страна. Когда итальянский посол в Москве обратился к советским властям с просьбой помочь экспедиции Нобиле, дело организации помощи было уже в полном ходу. По постановлению президиума Осоавиахима был организован «Комитет по оказанию помощи экипажу дирижабля «Италия». Во главе комитета стал заместитель председателя Реввоенсовета тов. И. Уншлихт, и комитет немедленно начал действовать.

Наша страна соприкасается с Ледовитым океаном на протяжении многих тысяч километров, и участие советского правительства в поисках могло дать больше, чем участие какого бы то ни было другого государства. Кроме того, только у Советского Союза много ледоколов, т. е. таких судов, которые не только способны оставаться во льдах, но и могут продвигаться среди сплошных льдов, разбивая их бивнем и своей тяжестью.

Сначала было решено, что на помощь экспедиции Нобиле выйдет в море из Архангельска ледокол «Седов», на борту которого будет находиться гидроплан «Ю-13» под управлением летчика Бабушкина, уже не раз летавшего над льдами Баренцова моря и над замерзшими возвышенностями Новой Земли.

Главнаука предоставила в распоряжение комитета небольшое экспедиционное судно «Персей», которое уже находилось в море и могло немедленно начать розыски в районе Новой Земли, Земли Франца Иосифа и Шпицбергена.

«Персей» получал распоряжения от Главнауки и от Осоавиахима по радио.

Все это время метеорологические станции давали сведения о состоянии льдов Ледовитого океана. Выяснилось, что еще закрыты неподвижными льдами все заливы западного берега Новой Земли. Маточкин Шар и Крестовая губа полны битым льдом, осколками ледяных полей. Между Шпицбергеном и Новой Землей сплошной лед опускается до 74-й параллели.

Выяснив такую картину, комитет Осоавиахима решил отправить вместо одного «Седова» три ледокола — «Малыгина», «Таймыр» и «Седова». На этих ледоколах должны были итти два гидросамолета с летчиками Бабушкиным и Чухновским. Начальником экспедиции был назначен профессор Визе. Путь был намечен к Новой Земле. «Персей» пришел в Мурманск за радиооборудованием и там получил приказ служить пловучей базой для всей экспедиции.

Все эти планы строились на предположениях советских метеорологов о том, что ветры должны были отнести «Италию» на восток от Шпицбергена.

Между тем многочисленные радиостанции всех северных стран, от Японии до Америки включительно, продолжали слушать на волне в 34 метра. Если бы удалось услышать призыв радиостанции Нобиле и определить, где находятся потерпевшие аварию, поиски сразу облегчились бы во много раз, и экспедиции могли бы сосредоточить все свое внимание в одном направлении, а не искать наугад в беспредельной пустыне ледяного моря.

НА ВОЛНЕ В 34 МЕТРА

Шли дни. На всем Севере господствовали снежные метели. Дыхание снежной пустыни прилетало к нам, в северную Россию, порывами ледяных ветров. Штормовые сигналы висели во всех портах северной Европы. А о дирижабле вестей нет.

Спасательные экспедиции готовились к походу. Ученые, моряки, метеорологи ломали головы над вопросом: где может быть экспедиция Нобиле? Но пустыня молчала, и, казалось, перед человечеством стояла совершенно неразрешимая задача искать на пространствах многих тысяч километров скользнувшее по небу Арктики воздушное судно, не оставившее за собою никаких следов, не делавшее никаких отметок на своем пути. Готовились спасать экспедицию, не зная даже приблизительно, в какую сторону следует направить поиски.

Но надежда услышать из ледяных просторов человеческий голос, переданный радиоволнами, еще не исчезла. Произошла внезапная, без всяких приказов и циркуляров, мобилизация радиолюбителей на всем северном полушарии. Каждый, у кого был хотя бы небольшой радиоприемник, считал своим долгом слушать Нобиле, хотя за многие дни, истекшие после получения последней телеграммы от «Италии», можно было уже потерять надежду на то, что радиоантенна Нобиле когда-нибудь еще задрожит над льдами Арктики и пошлет свои волны на юг, к местам, где в тепле и уюте, под крышами, среди садов и полей живет человек.

Волна в 34 метра стала обязательной для радиолюбителей. Слушали днем, слушали ночью. Ловили на волнах несколько большей и несколько меньшей длины. Слушали в Советском Союзе, в Скандинавии, в Японии и Америке. Комитет помощи Осоавиахима обратился ко всем радиостанциям СССР с просьбой оповещать население о положении дирижабля, о ходе поисков, об организации спасательных экспедиций и о необходимости продолжать попытки установить радиосвязь с дирижаблем. Число слушающих Нобиле радиолюбителей увеличивалось с каждым днем. Экспедициями помощи Нобиле стали интересоваться в медвежьих углах Сибири, в кавказских аулах, в кишлаках Туркестана.

Речь шла уже не о спасении итальянского генерала. Нет! Все организованное, технически вооруженное человечество объявляло войну ледяной пустыне Севера, осмелившейся захватить в свои лапы людей XX века, уже не раз побеждавших пространство и вечную зиму дальнего Севера и дальнего Юга.

По просьбе комитета Осоавиахима наш народный комиссар по иностранным делам обратился через полпредства СССР к правительствам северных стран, земли которых прилегают к Ледовитому океану.

Народный комиссар предложил им оповещать друг друга о всех мероприятиях по оказанию помощи «Италии», с целью объединить усилия всех этих стран для большего успеха поисков.

Но вот начинают поступать сведения о том, что радиолюбители и радиостанции в различных концах земли принимают какие-то сигналы, которые можно признать за голос радиостанции Нобиле. Они начинаются с трех латинских букв SOS, которые являются началом трех английских слов: «Save our souls», что значит по-русски: «Спасите наши души».

Эти буквы приняты во всем мире как сигнал бедствия. Они летят с радиоантенн гибнущих кораблей, тревожные, протяжные, зовущие на помощь всех услышавших этот вопль несчастья.

Первой пришла телеграмма японского агентства Симбун-Ренго, которая сообщила, что радиостанция города Саппоро приняла сигнал бедствия, исходивший, повидимому, от дирижабля «Италия». Разобрать радиотелеграмму не удалось. Кроме слов: «Экспедиция на северный полюс», нельзя было прочесть ничего.

Почти одновременно разнеслись слухи о том, что заведующий радиостанцией Дальневосточного университета профессор Головщиков принял и передал первые сведения

об аварии дирижабля «Италии» по всему Дальнему Востоку...

Но по проверке оказалось, что Головщиков передавал воззвание Дальневосточного комитета партии, которое предлагало всему населению следить за появлением дирижабля и, в случае его спуска, оказать команде помощь. При этом воззвании передавались и данные об исчезновении дирижабля Нобиле, но от самой «Италии» профессор Головщиков никаких сведений не получал.

Эти сообщения показали, как мало надежд определить местонахождение потерпевшей аварию экспедиции, если радиостанция Нобиле не будет услышана.

По свидетельству радиолюбителей-коротковолновиков, никогда еще в эфире не работало одновременно такое множество радиостанций. Все они посылали телеграммы о помощи дирижаблю. Все они кричали своим собратьям: «Ждите сигналов от «Италии»! Они будут на иностранном языке и начинаются с букв SOS...»

Конец такой радиотелеграммы радиолюбители легко могли принять за сигнал самой «Италии», и каждую минуту могла бы родиться новая легенда о том, что «Италия» заговорила.

В конце концов комитету Осоавиахима пришлось отдать распоряжение о том, чтобы радиолюбители не говорили на волне 34 метра, т. е. не засоряли эфира на той же волне, на которой может заговорить «Италия», и вообще сосредоточили бы свое внимание только на слушании.

Но наконец связь с потерпевшими крушение все-таки была налажена: первым принял радио Нобиле советский радиолюбитель Шмидт, а затем регулярная радиосвязь была установлена кораблем «Читта-ди-Милано», который передал весть об этом всему миру.

«Италия» потерпела крушение близ Шпицбергенского архипелага.

АМУНДСЕН ЛЕТИТ НА ПОМОЩЬ

Когда радио «Читта-ди-Милано» сообщило всему миру о том, где находится экспедиция Нобиле, многие спасательные экспедиции уже прибыли на Шпицберген. Бухта Кингсбэй и крошечный поселок Ню-Олесунд зажили необычайно бурной для этих мест жизнью. То и дело сюда приходили пароходы с юга. На снег выгружались самолеты, припасы, снаряжение. Все 20 домиков Ню-Олесунда, напоминающих скорее бараки, были полны людьми, и к северу тянулись в необычном количестве следы лыж итальянских альпийских стрелков и опытных норвежских проводников.

Уже Лютцов-Хольм заводил мотор своего самолета. Риссер-Ларсен ставил на лыжи свою машину, и Маддалена в городе Вадзё готовился к последнему перелету через океан на Шпицберген. Шведы и финны направляли свои самолеты к той же бухте Кингсбэй, а комитет помощи Осоавиахима спешно пересматривал планы похода советских ледоколов и самолетов, стоявших в портах Ледовитого океана и Белого моря.

Между тем телеграммы со Шпицбергена сообщали, что погода испортилась, что здесь дуют сильные северо-западные ветры, проносятся метели, мешающие самолетам производить разведки и затрудняющие продвижение собачьих упряжек к северному берегу Шпицбергена.

В это же время из Франции приходят сведения о том, что на спасение Нобиле поднимается величайший, энергичнейший борец со льдами Севера и Юга, человек огромного полярного опыта, единственный в мире, побывавший и на северном и на южном полюсе — норвежец Руал Амундсен.

Для поисков и спасения экспедиции Нобиле французское правительство предоставило в распоряжение Амунд-

Амундсен (х) в Бергене накануне полета на «Латаме».

сена военного летчика Гильбо, известного своими рекордными перелетами, и прекрасный гидросамолет «Латам», который был построен специально для перелета через Атлантический океан.

Амундсен предложил Гильбо вылететь из Парижа в Берген, чтобы из Бергена вдоль западного берега Норвегии лететь в Тромсё и, не теряя времени, дальше прямо на Шпицберген.

Перелет в 1000 — 1500 километров для такой машины, как «Латам», приспособленной для безостановочного перелета в 4000 километров, никому не казался невыполнимым. Амундсен все время говорил, что нужно спешить со спасением Нобиле, так как наступает лето, льды начнут быстро таять, и спасающиеся на льдине люди могут оказаться в воде. Кроме того, таяние льдов окончательно лишит аэропланы возможности спуститься где-нибудь поблизости от группы Нобиле.

Ни одна спасательная экспедиция не собиралась с такой быстротой, как экспедиция Амундсена и Гильбо.

Для многих, плохо знавших Амундсена, его стремление лететь на спасение Нобиле показалось неожиданным. Все знали, что после перелета на «Норвегии» Амундсен и Нобиле расстались далеко не друзьями. Уже в те дни, когда я находился на борту дирижабля, и все время, пока экспедиция жила на Шпицбергене, между итальянской и норвежской частями экспедиции, несмотря на внешнюю корректность, были натянутые отношения. Амундсен, считавший себя по праву инициатором и организатором экспедиции, был недоволен настойчивостью итальянского правительства, которое желало, чтобы честь исследования полюса и перелета из Европы в Америку через ледяную пустыню принадлежала одинаково и Амундсену и Нобиле. Амундсен рассматривал «Норвегию» как воздушный корабль, зафрахтованный на обычных коммер-

ческих началах, а полковника Нобиле — как командира судна, который получает за свою работу жалованье.

Но такое положение не устраивало Нобиле, и он при поддержке итальянского правительства добился того, что экспедиция была названа «экспедиция Амундсен-Эльсворт-Нобиле», и итальянский флаг всюду стоял наравне с норвежским и американским.

Когда «Норвегия» оказалась в Америке, между норвежцами и итальянцами произошло столкновение.

По правилам, выработанным и утвержденным самим Нобиле, каждый из участников экспедиции мог взять с собой на дирижабль по пяти килограммов груза. На дирижабле был учтен буквально каждый килограмм личного груза. Когда «Норвегия» покидала Шпицберген, Нобиле заявил, что он может взять на борт 17 человек. Семнадцатым оказался племянник Амундсена, лейтенант Густав Амундсен. Он жил рядом с домиком, в котором было отведено помещение мне, и я видел, как, радостный и довольный, этот смелый молодой человек увязывал свой вещевой мешок и натягивал неуклюжий полярный костюм.

Когда в 9 часов утра все 17 пассажиров были на борту «Норвегии» и Нобиле вновь взвесил дирижабль, то оказалось, что подъемная сила воздушного корабля несколько уменьшилась, и Нобиле потребовал, чтобы Густав Амундсен покинул дирижабль. Огорчению бедного парня не было предела. С лицом похоронного факельщика он снимал полярный костюм и забирал из гондолы свои вещи.

Нобиле объяснил мне, почему пришлось снять Густава Амундсена. Дирижабль вместо пяти часов утра по вине норвежцев вылетает в девять. К девяти часам солнце было уже высоко, лучи его нагревали оболочку дирижабля, это способствовало утечке газа и уменьшало подъемную силу дирижабля.

Я думаю, что в этом случае Нобиле был прав.

Исполняя приказ капитана корабля, все норвежцы взяли с собой только самые необходимые вещи. Не могло быть и речи ни о больших чемоданах ни о лишнем платьи, обуви и т. п. Я летел на «Норвегии», подчиняясь тем же правилам, и мог захватить с собою только обязательный маузер, смену белья, термос с кофе, блокнот и умывальный прибор. Из Кингсбея я вернулся в Норвегию. На улицах Тромсё, первого норвежского города, в который я попал со Шпицбергена, за мной ходили мальчишки, смеясь над моим полярным одеянием в жаркий летний день.

Приблизительно в таком же положении очутились и норвежцы в Америке. И вдруг, к их удивлению, все итальянцы в первом же американском городе оказались в полной парадной форме, с орденами, эполетами, шашками, кортиками, шпорами и прочими украшениями, присвоенными им по чину. Нобиле, строго применявший выработанные им правила по отношению к норвежцам, смотрел сквозь пальцы на то, что его соотечественники припрятали над газовыми баллонами целые чемоданы с различным добром далеко не первой необходимости.

На этой почве в Америке разыгралась первая открытая ссора между итальянской и норвежской частями экспедиции. Эта ссора еще больше углубилась после выступлений Нобиле в Сиаттле, Чикаго, Нью-Иорке и других американских городах.

Нобиле, по словам Амундсена, неожиданно выступил в качестве его соперника, выдавая себя за единственного вдохновителя и руководителя всей экспедиции, что, разумеется, никак не соответствовало истинному положению вещей.

Какой-нибудь другой, рядовой, человек на месте Амундсена не спешил бы ради спасения чуждого ему человека, почти врага, лететь куда-то во льды, где опасности грозят на каждом шагу, опасности, которые Амундсен знал лучше других.

Спутники Амундсена по самолету «Латам»: Валетт, де-Кювервилль, Гильбо, Брази.

Амундсену было в это время пятьдесят пять лет, и он уже во всеуслышание заявил, что, выполнив задачу своей жизни — достигнув северного полюса, он прекращает организацию полярных экспедиций и будет мирно жить у себя на родине.

Но вот разносится весть, что его соперник и с ним группа людей погибают на льдине, плавающей по Ледовитому океану, и старый капитан льдов поднимается, чтобы оказать посильную помощь итальянцам. Он отвергает французское предложение лететь на каком-то малосильном неприспособленном самолете. Он знает, что с ледяной пустыней шутки не годятся и что борьба с Севером с негодными средствами — преступление. Но когда ему предлагают первоклассный самолет «Латам» и такого летчика, как Гильбо, Амундсен делает ставку на быстроту и летит, не теряя ни одного дня.

Но уже 19 июня 1928 года стало ясно, что искать теперь придется не только экспедицию Нобиле, но и Амундсена и его пять товарищей по перелету.

Самолет «Латам» исчез бесследно...

САМОЛЕТЫ БЕССИЛЬНЫ

Первым вылетел из Кингсбэя к месту, где находилась экспедиция Нобиле, летчик Лютцов-Хольм.

Вслед за ним полетел Риссер-Ларсен. Но ни тот ни другой не нашли группы Нобиле.

Трудно представить себе, чтобы летчики ошиблись местом, которое было указано им по радио. Они просто не увидели Нобиле и его товарищей, и в этом нет ничего удивительного. Ледяные поля вовсе не представляют собою идеально-ровной поверхности, гладкой и белой, на которой легко можно заметить каждый черный предмет.

Льды дрейфуют. Их гонят бури. Во время таяния льдины

трещат и ломаются. Напоры ветра сталкивают их и громоздят одну на другую. Попадаются, правда, и ровные площадки, но это бывает редко. Большею частью ледяные поля — это взрыхленные, неровные, забросанные снегом ледяные массивы с поднимающимися на несколько метров вверх глыбами неправильной формы, в тени которых может скрыться человек. В летнее время года на Севере сутками стоят густые туманы, они также могли помешать летчикам видеть предметы на льду, а самому Нобиле — правильно определить свое местоположение. До 20 июня Риссер-Ларсен и Лютцов-Хольм совершили четыре воздушных разведки, но разыскать экспедицию Нобиле им не удалось.

Риссер-Ларсен уже тогда заявил, что, по его глубокому убеждению, для спасения Нобиле необходимо послать большой ледокол.

Вслед за норвежскими вылетел и итальянский летчик Маддалена, благополучно совершивший большой перелет Рим — Шпицберген. Но его поиски был так же безрезультатны, как и поиски Хольма и Ларсена.

Наступило 20 июня. Почти месяц прошел с тех пор, как экспедиция Нобиле оказалась на льду. И только теперь удалось подать помощь потерпевшим крушение.

Эта честь выпала соотечественнику Нобиле, летчику Маддалене.

И на этот раз разыскать группу Нобиле оказалось делом нелегким. Маддалена пролетел над льдиной, на которой находился Нобиле, но не увидел людей и уже полетел было обратно. Спасло опять радио, которое было на самолете Маддалены. Нобиле видел самолет Маддалены, держал с ним связь по радио, помогал ему ориентироваться. Когда самолет повернул обратно к берегу, Нобиле по радио заставил летчика еще раз вернуться, и на этот раз Маддалена разыскал группу Нобиле.

Ои видел шесть человек. Все они жестикулировали, делали какие-то знаки, бегали, суетились. Маддалена сбросил им 300 килограммов продовольствия и улетел обратно. Опуститься на льдину итальянский летчик не рискнул, так как это грозило гибелью и самолету и летчику без пользы для людей на льдине. В тот же день два шведских летчика также пролетели над группой Нобиле, которая видела их. Но сами шведы не заметили ни людей, ни их палатки.

Итак, местоположение группы Нобиле окончательно определилось. Ее видел Маддалена. Ей сброшено продовольствие.

Нобиле сообщил по радио о том, что большинство пакетов, сброшенных Маддаленой, были найдены в целости, часть же их погибла — провизия и аккумуляторы попали в воду и испортились. А каждый аккумулятор был для группы Нобиле драгоценностью, без них она не могла поддерживать связь с «Читта-ди-Милано» и аэропланами. В своей радиограмме Нобиле высказывает убеждение в том, что самолеты не помогут, и просит послать большой ледокол.

После ряда разведок все летчики убеждаются в том, что льды в районе расположения группы Нобиле слишком густы, чтобы обыкновенный пароход мог пробиться сквозь них. Вода на льдинах, появившаяся вследствие таяния снегов, туманы и отсутствие ровных площадок не позволяют самолетам ни на лыжах, ни на колесах спуститься на ледяные поля. Отправившаяся на собаках экспедиция капитана альпийских стрелков Сора и голландца Ван-Донгена не подает о себе никаких вестей, и их уже числят не в числе спасателей, но в числе спасаемых. Исчез «Латам» с Амундсеном, Гильбо и Дитрихсоном, участником воздушной экспедиции Амундсена в 1925 году. Уже погибли или находятся на краю гибели

многие члены спасательных экспедиций, но еще нет ни одного спасенного. И нет уверенности в том, что будет спасена группа Нобиле, хотя с нею уже установлена связь.

Первое сражение человека с ледяной пустыней было проиграно.

СПАСТИ МОЖЕТ ТОЛЬКО ЛЕДОКОЛ

Теперь уже мнение всего мира сходится на том, что спасти группу Нобиле может только большой ледокол. Об этом говорят Риссер-Ларсен, сам Нобиле, Нансен, об этом говорит обращение итальянского правительства к комитету Осоавиахима и почти вся европейская пресса. Но большие ледоколы имеются только в Советском Союзе. Это «Ермак», «Ленин» и «Красин» — морские гиганты от 5 до 10 тысяч тонн каждый, построенные для того, чтобы в зимние месяцы расчищать кораблям путь к замерзающим портам. Ни одно государство не строило таких ледоколов, и, следовательно, только советская экспедиция на мощном ледоколе может спасти Нобиле.

Советское правительство не колеблясь решает послать ледокол «Красин».

«Красин» покидает Ленинград, и все взоры обращены на него.

Но окончательно решающая роль «Красина» выяснилась после неудачи двух смелых попыток спасти группу Нобиле, сделанных итальянским летчиком Пендзо и шведским пилотом Лундборгом.

Пендзо вылетел 23 июня в девять часов тридцать минут утра вместе с Маддаленой из Кингсбэя, и в полдень оба самолета уже были над группой Нобиле. Разыскать ее помогли опять только радиосигналы... Летчики сбросили на парашютах еще несколько пакетов с продовольствием,

снаряжением, оружием, одеждой и несколько аккумуляторов для радиостанции.

Летчик Пендзо сделал несколько попыток снизиться на льды где-нибудь поблизости, но не нашел удобной площадки и пришел к заключению, что такой спуск невозможен, прежде чем на льдах не будет устроено ровное поле, которое может служить аэродромом.

Но, несмотря на то, что, кроме Пендзо, такие опытные летчики, как Риссер-Ларсен и Лютцов-Хольм, люди испытанной храбрости, признали спуск самолета на льды невозможным, шведская экспедиция продолжала надеяться на успешное спасение группы Нобиле при помощи одних аэропланов. Начальник шведской спасательной экспедиции, капитан Торнберг, заявил представителям печати, что он надеется перенести на сушу, при помощи аэропланов, поставленных на полозья, всю группу Нобиле.

По приказу Торнберга летчик Лундборг вылетел к группе Нобиле на шведском военном самолете, для того чтобы совершить посадку на льды. Это был легкий самолет, который мог поднять только двух человек, но зато требовал меньшей площадки для разбега, чем большая многоместная машина.

Смелому шведу удалась его попытка. 25 июня с «Читта-ди-Милано» была передана телеграмма о том, что Лундборг совершил первую удачную посадку на льды близ группы Нобиле. Он взял на борт самого Нобиле и благополучно поднялся в воздух. Взять больше одного человека он не мог. Взять же в первую очередь именно Нобиле у него был официальный приказ шведского правительства, которое полагало, что Нобиле больше других может помочь при организации спасания всех остальных участников его экспедиции. Лундборг очень хотел взять на борт и старшего механика Чечиони, тяжело раненого при крушении «Италии», но не рискнул перегружать самолет,

которому предстояло подниматься в воздух при чрезвычайно опасных условиях.

То, что Нобиле был спасен в первую очередь, вызвало немало толков в мировой печати, в особенности в германской, которая относилась к Нобиле резко отрицательно, иногда даже несправедливо.

Я в эти дни был в Берлине и Мюнхене и каждый день читал ругательные статьи, полные насмешек над неудавшимся «капитаном льдов». Так, несколько преждевременно, назвал Нобиле знаменитый итальянский поэт-фашист Габриеле д'Аннунцио. Однако, если принять во внимание, что на льдине хозяином положения был Лундборг, что он сам подчинялся приказам своего правительства, что терять времени не приходилось, и, наконец, если вспомнить обещание Лундборга, ссадив Нобиле, немедленно вернуться за другими членами экспедиции, — то можно признать, что Нобиле не был виноват в такой мере, как это ему приписывали немцы и другие недружелюбно настроенные к итальянской экспедиции люди.

Сам Нобиле в докладе, переданном по радиотелеграфу тогда же, 25 июня, следующим образом описал картину своего спасения:

«Когда вчера лейтенант Лундборг снизился возле нашей палатки, я заявил ему, что он должен взять сперва Чечиони, затем Бегунека, Трояни, меня, Вильери и Бьяджи. Лундборг отказался следовать этому порядку и сообщил мне, что он получил приказ немедленно привезти меня, так как я должен дать точные указания для розысков остальных участников экспедиции. Лундборг твердо настаивал на этом, а вместе с ним и мои товарищи также настаивали, чтобы я отправился первым, так как тогда они будут более спокойны. Я должен был против воли уступить, не желая задерживать аппарат Лундборга. Перед отлетом я передал руководство группой лейтенанту

Вильери, который показал, что он вполне способен к выполнению этой задачи. Настроение моих товарищей чрезвычайно бодро. Я надеюсь, что вскоре мне удастся увидеть и всех остальных участников экспедиции».

Лундборг благополучно доставил Нобиле в базу шведской экспедиции и через три часа опять вылетел к «красной палатке». Ее назвали так потому, что возле нее на льду разложены были красные сигнальные флаги. Но вторичная посадка не удалась. Самолет перевернулся на льду и потерпел аварию. Лундборг остался цел, и «группа Нобиле», теперь «группа Вильери», вновь увеличилась одним человеком. Самолет Лундборга лежал теперь на льдине, на широко раскинутых крыльях, лыжами кверху.

Авария самолета Лундборга окончательно показала, что самолеты не в силах спасти группу Нобиле и что при дальнейшем повторении таких попыток может случиться, что число жертв и нуждающихся в помощи будет не уменьшаться, а возрастать.

Еще громче заговорили о ледоколе, но это уже было тогда, когда «Красин» полным ходом шел к Бергену, чтобы, погрузив уголь, двинуться к льдине с «красной палаткой», где второй месяц ждали помощи и спасения шесть человек из экспедиции Нобиле.

За это время число спасательных экспедиций еще более увеличилось. Из Пизы на Шпицберген вылетел итальянский летчик Раваццони. Французское и норвежское правительства выслали для спасения Нобиле и для поисков Амундсена два крейсера.

Вылетели на север новые шведские самолеты. Ледокол «Малыгин» боролся со льдами у холодного восточного побережья Шпицбергена, но уже было ясно, что спасти погибающих может только «Красин».

Ледяная пустыня показала зубы. Она пыталась поглотить экспедицию, которая отнеслась к опасностям Севера

Участники шведской спасательной экспедиции 1928 года.

с пренебрежением. Но когда вопрос честолюбия отошел в прошлое и все дело свелось к спасанию несчастных потерпевших аварию людей, человечество развернутым фронтом, во всеоружии техники вступило в бой с ледяной пустыней. И Арктика еще раз показала, что она далеко не побеждена.

Не помогла отвага итальянских и шведских летчиков, отборных альпинистов и проводников, — и только большой мощный советский ледокол не был еще побежден в этом беспримерном сражении с Севером, которое вели 2000 участников всех спасательных экспедиций, двинутых на помощь бедствующему во льдах экипажу дирижабля «Италия».

«ИТАЛИЯ» И «КРАСИН»

Все полярные исследователи считали, что к походу на север, не только к самому полюсу, но и на окраины ледяной пустыни, нужно долго и хорошо готовиться, нужно тренироваться и изучать природу страны, в которой каждое продвижение связано с нелегкой, опасной борьбой. И Амундсен, и Нансен, и Скотт, и Пири, и Франклин, и Делонг, и Норденшельд, и Седов прошли суровую школу, боевую морскую выучку, прежде чем стать во главе экспедиций, идущих на север или на юг с научной целью. Самые экспедиции подготовлялись к походу целые годы. Фритиоф Нансен готовился к своему путешествию восемь лет. Берд, перед тем как отправиться на южный полюс, две зимы проводит на земле Грахама и в качестве базы экспедиции строит там поселок «Маленькую Америку». Из летчика-рекордсмена он превращается в серьезного исследователя.

Экспедиция на «Италии» отличалась от большинства северных экспедиций несерьезным, спортивным отношением к поставленной задаче. Ни у Нобиле, ни у его спутников

не было никакого опыта полярных исследователей. Итальянцы решили, что на дирижабле они с легкостью облетят вдоль и поперек ледяную пустыню и приобретут таким образом лавры.

Конечно, могла случиться катастрофа и с «Норвегией», на которой летел Амундсен, но тогда на льду оказалась бы группа людей, которые наилучшим образом были подготовлены к борьбе с суровым Севером во всяких условиях. Группа Нобиле — это были не лишенные смелости воздухоплаватели, которые всю ставку делали на удачу кратковременного полета и пренебрегали выучкой, длительной подготовкой и научным обоснованием своей экспедиции.

Вся команда корабля была подобрана из фашистов-офицеров, унтер-офицеров и механиков итальянского воздушного флота, далеких от вопросов изучения полярных областей.

Настоящие ученые, входившие в экспедицию, профессора Понтремоли и Бегунек, не были ее хозяевами. Их исследовательская работа не являлась основной целью экспедиции.

Итальянская экспедиция больше походила на попытку поставить громкий спортивный и политический рекорд, чем на предприятие людей науки.

Эта экспедиция недалеко ушла от полета Берда к северному полюсу в 1926 году. Он тогда отправился в путь с парой бутербродов в кармане, на самолете, посвященном Жозефине Форд, внучке знаменитого американского миллиардера.

Итальянцы же летели во славу фашизма, и невольно на всей их экспедиции легла печать фашистского строя.

Но когда «Красин» отправился на спасение группы Нобиле, он шел спасать не группу фашистских офицеров, а людей, оказавшихся в беде.

Это было время, когда европейская печать, в особенности печать Германии, всячески поносила Нобиле и называла его авантюристом. Тот факт, что Нобиле первый был пере-

несен шведским самолетом со льдины на Шпицберген, германские газеты расценивали как измену Нобиле своим друзьям. Попутно многое писалось о том, что полужесткие итальянские дирижабли никуда не годятся. Когда Нобиле проезжал через Германию, его везли в отдельном вагоне. Женщину, которая принесла ему цветы, подвергли осмеянию и бойкоту. Нетрудно понять причины этой ненависти. Италия и Германия — конкуренты в области строительства дирижаблей. Германия делает жесткие цеппелины, Италия — полужесткие дирижабли, лучшим строителем которых является Нобиле. И германские фирмы вместе с германскими патриотами решили воспользоваться неудачей итальянского инженера, чтобы доказать непригодность итальянских полужестких дирижаблей.

Но вот, без излишнего шума, без самонадеянности и преждевременных обещаний вышел советский ледокол с боевой командой, с капитаном из старых матросов, с опытным самоотверженным летчиком и с видным ученым, специалистом по изучению Севера, во главе.

Это шла экспедиция, всей своей организацией напоминавшая страну, которая, не считаясь ни с какими трудностями, строит самое совершенное в мире социалистическое хозяйство. Рабоче-крестьянский «Красин» спокойно и уверенно пошел спасать гордых фашистов, оказавшихся в нужде по собственному легкомыслию.

Когда «Красин» вышел в море, никто не мог сказать еще, удастся ли ему спасти Нобиле. Две тысячи человек работали над тем, чтобы оказать помощь экспедиции, но все их попытки были тщетны. Перед «Красиным» лежала трудная, почти невыполнимая задача.

Как справился он с нею, расскажет вторая часть книги, которую написал товарищ, проведший три месяца на борту этого могучего советского ледокола.

Д. Южин

ЧАСТЬ ВТОРАЯ

„КРАСИН"

НА ПОМОЩЬ ЭКИПАЖУ «ИТАЛИИ»

Рано утром 16 июня 1928 года ледокол «Красин» покинул Малый Кронштадтский рейд. Миновав Большой рейд, где серыми чудовищами припали к воде стоявшие на якоре дредноуты, «Красин» вышел в открытое море. В каюте начальника экспедиции на столе лежал приказ — итти на помощь экипажу дирижабля «Италия».

Стояла великолепная погода, солнце играло на воде, подковой расходились оставшиеся позади берега, и свежий ветерок гнал по небу белые пушистые облака.

«Красину» предстоял путь в пять с половиной тысяч километров. И в яркий теплый июньский день трудно было поверить, что где-то далеко-далеко, на протяжении сотен и тысяч километров громоздятся друг на друга вечные полярные льды, и среди них томятся потерпевшие крушение люди.

Трудно было представить себе здесь в разгар лета, что там, у Шпицбергена, стоит еще полная зима, бушуют снежные штормы, плывут над ледяными пространствами холодные туманы, и негреющее полярное солнце с трудом борется с глубоким снеговым покровом, залегшим на берегах.

Там ждали помощи люди, еще недавно гордо пролетевшие над северным полюсом, а сейчас бессильные сделать что-либо даже для своего собственного спасения.

Я знал уже кое-что о судьбе Нобиле и его экипажа. По телеграммам, которые получались в Ленинграде, можно было установить следующую картину.

За три недели до отплытия «Красина», 25 мая, «Италия» возвращалась в Кингсбэй из полета к северному полюсу и

во время шторма потерпела жестокое крушение у северо-восточных берегов Норд-Остланда (Северо-восточной Земли). Это — второй по величине остров Шпицбергенского архипелага. Норд-Остланд — дикий безлюдный край, три четверти его сплошь покрыты неисследованными ледниками, сползающими с гор прямо в море.

Экипаж «Италии» состоял из 16 человек. Один из них — моторист Помелла — погиб во время катастрофы. Девять человек, включая и самого Нобиле, выпали на лед из передней гондолы, разбитой ударом бури о торос (ледяной бугор). Остальные шестеро находились во время крушения в моторных гондолах и на внутренних фермах оболочки дирижабля. Ее подхватило порывом ветра, и она исчезла вместе с этими шестью человеками в неизвестном направлении.

Каким-то образом у группы Нобиле уцелела маленькая радиостанция, свалившаяся с дирижабля. Кроме того, с дирижабля выпали или были сброшены палатка, небольшой запас продовольствия и навигационные инструменты. Благодаря этому Нобиле и его восемь спутников получили возможность держаться некоторое время, определять при помощи инструментов свое местоположение и по радио сообщать о нем миру.

К моменту отплытия «Красина» уже было известно, что группа Нобиле находится в бедственном положении на подвижном ледяном поле к востоку от Фойна — пустынного скалистого островка в 25 километрах северо-восточнее Норд-Остланда. От нее до ближайшего людского поселения в бухте Кингсбэй на Шпицбергене даже по прямой линии было не меньше 350 километров. А эта прямая линия пересекала неприступные горы Шпицбергена, покрытые глетчерами, она проходила через забитые льдом проливы, через неведомые судам фиорды и бухты, врезавшиеся языками в скалистые горные массивы.

По морю же группу Нобиле отделяло от Кингсбэя около 500 километров крупно-битого льда и непроходимых ледяных полей, изборожденных торосами и разделенных трещинами, наполненными водой. Выбраться оттуда собственными силами потерпевшие крушение не могли. В группе были два человека со сломанными во время катастрофы ногами. Передвигаться по льду с больными — невыполнимая задача. Продовольствия у группы было на 50 дней. Патронов же у них не было, и охотиться они не могли.

В первые дни после катастрофы радио бездействовало, и надежды установить связь по радио не было никакой. Тогда трое из группы Нобиле — шведский ученый Мальмгрен и два итальянских офицера — отделились от группы и двинулись пешком по льдам. Это было 30 мая, через пять дней после крушения. Они рассчитывали добраться до берегов Норд-Остланда, где могли встретить норвежских охотников. В погоне за белыми медведями и песцами охотники иногда забираются в этот глухой край, и они наверное помогли бы оставшимся на льду. Но следы Мальмгрена и его спутников затерялись во льдах, и никто не знал, где эти люди находятся.

Таким образом, экипаж «Италии» распался на три группы: группу Нобиле, или группу с палаткой, названную так потому, что она жила в палатке, свалившейся с дирижабля во время крушения (6 человек); группу Алессандрини, или группу с оболочкой (6 человек); и, наконец, группу Мальмгрена (3 человека). Точно было известно лишь местонахождение первой из них, и к ней шел ледокол «Красин».

Неустанно, час за часом, он резал зеленые балтийские волны, которые клубились и пенились у его кормы. И с каждым часом расстояние, отделявшее его от группы Нобиле, сокращалось на 21 километр.

НА «КРАСИНЕ»

Как только я попал на ледокол, я стал знакомиться со своим пловучим жилищем.

Это — огромный двухмачтовый и двухтрубный корабль в 10 640 тонн водоизмещения. Длина его — почти 100 метров, ширина — 22 метра, осадка — около 10 метров. Весь ледокол снаружи обшит стальною броней в дюйм толщиною. Броня покоится на бесчисленных стальных шпангоутах — ребрах ледокола. Все они переплетены между собою внутренними стальными креплениями. И не столько броня, сколько этот стальной костяк сопротивляется давлению льда, составляет главную защиту ледокола. И металлические крепления и деревянные части внутри ледокола окрашены в белый цвет, но отличить их друг от друга очень легко. У дерева гладкая, а у металла шершавая поверхность, так как к белилам, которыми покрывают металл, примешивают тертую пробку. Делается это для того, чтобы металл плохо проводил тепло изнутри ледокола.

Главная сила ледокола — его машины. Машинное отделение «Красина» — целый трехэтажный завод. Оно занимает добрую треть ледокола в самой его середине от верхней палубы до дна. Десять паровых котлов, под которыми пылают тридцать топок, развивают страшную силу в 10 тысяч лошадиных сил. Огромные поршни и мотыли вращают три цилиндрических стальных вала почти в полметра в поперечнике. На концы валов, уже снаружи ледокола, насажены гребные винты. У каждого винта четыре лопасти. Винт похож на огромный распустившийся цветок о четырех лепестках.

Один такой «лепесток» — запасная лопасть — стоял привязанный на верхней палубе. Я стал рядом с этой лопастью — «помериться». Она была немножко выше меня, а я не такой уж маленький человек — мой рост 177 санти-

метров. Толщина этого «лепестка», сделанного из закаленной никкелевой стали, доходила до четверти метра.

Я спустился в машинное отделение. Там было невыносимо жарко. В глубину его вела железная лесенка. К ее металлическим перилам невозможно было прикоснуться голой рукой — пришлось надеть брезентовые рукавицы. А когда я спустился вниз, я вдруг почувствовал, как что-то нестерпимо жжет мне руку.

Мои часы-браслетка до того нагрелись, что пришлось их снять с руки.

Горячий воздух машинного отделения, оглушительный лязг металлических частей, запах разогретого масла — это была какая-то адская кухня. На дне ее у топок копошились черные от угля люди — кочегары, все время работавшие лопатами. Они не переставая подбрасывали пищу котлам. От времени до времени кочегары открывали топки — там бушевало ослепительное белое пламя.

Машинная команда «Красина» была самой многолюдной частью экипажа. Всего в команде ледокола было 118 человек. Из них 80 — обслуживали машины. Это была самая тяжелая работа на корабле. Машинисты и кочегары исходили пóтом и, сменившись, валились с ног от усталости, погружались в тяжелый беспробудный сон.

Как легко и свободно дышалось, когда я снова выбрался на верхнюю палубу. Там гулял свежий ветерок и приятно обвевал после сухого зноя машинного отделения.

Вся верхняя палуба была заставлена разнообразным имуществом, главным образом лётным. Проходить по палубе можно было только по ее правому борту. На левой же ее стороне, между трубами, до самого борта тянулось деревянное сооружение, нечто вроде эстрады из бревен и досок. На этом помосте стоял сáмолет, вернее сказать — его тело (фюзеляж). Огромные же его крылья из волнистого алюминия были сняты и лежали прямо на палубе. Самолет

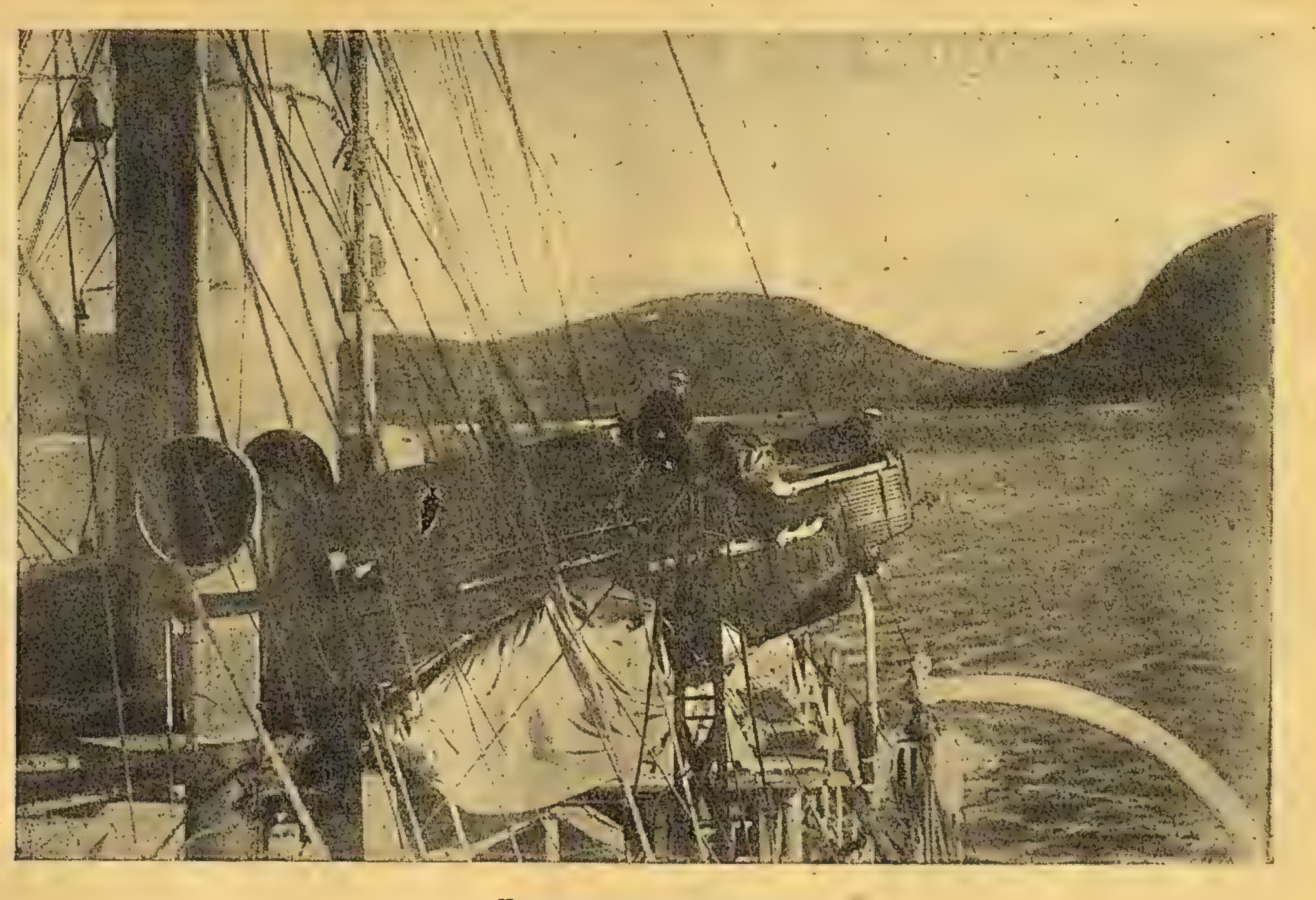
этот был построен германской фирмой «Юнкерс». У него было три мотора общей мощностью в 1000 лошадиных сил, и он мог поднимать 14 пассажиров. Но теперь все приспособления для пассажирских полетов были из самолета удалены, и он предназначался исключительно для разведки. Самолет был крепко привязан к помосту на случай волнения на море.

На верхней палубе ледокола стояли также десятки железных бочек с бензином, толуолом, керосином и маслом для самолета, каждая весом в 75 килограммов. В случае пожара они представляли страшную опасность, и держать их в трюме никак нельзя было. Тут же на палубе находились, кроме крыльев (плоскостей), поплавки и лыжи для самолета. Наш самолет был очень велик и весил три с половиной тонны. Поэтому его пустотелые поплавки были куда больше спасательных шлюпок «Красина», а лыжи своими размерами тоже отвечали солидному весу воздушной машины.

Трюмы «Красина» напоминали ярмарку. В трюмах на просмоленных канатах лежали туши бэкона,[1] из которых капал жир. На тушах, как на подушках, покоились самолетные части, поверх которых были навалены огромные желтые круги сыра, величиной с колесо грузового автомобиля. Из поломанной упаковки выглядывало мыло, а кругом громоздились ящики с консервами. На ящиках были надписи: «бычки в томате», «баклажаны по-гречески», «осетрина», «севрюга» и т. д. Весь трюм был густо усеян сыпавшимся из гнилых рогожных кулей картофелем, луком и чесноком. От резкого запаха этих овощей, смешанного с соленой влагой морского воздуха, все время сильно хотелось есть. На «Красине» содержимое его трюмов довольно метко прозвали «борщ по-красински».

---

[1] Обработанная заводским способом свинина.



На помосте стоял самолет.

Чего-чего только там не было. Все это лежало как попало и где попало. Ящики с шоколадом, например, удалось отыскать лишь через две недели после отплытия — так плотно они были завалены в одном из трюмных закоулков.

На верхней палубе и в трюмах все время шла неустанная работа. Матросы, лица командного состава и журналисты, надев синие робы (рабочее платье моряков), сортировали, укладывали, крепили и привязывали бесчисленные грузы. Надо было пользоваться хорошей погодой, так как в любую минуту она могла смениться штормом, а он грозил нашему многообразному имуществу самыми неприятными последствиями.

Весь этот беспорядок объяснялся очень просто. «Красин» отправился в путь внезапно. Погрузка длилась всего четыре дня.

Я ОТПРАВЛЯЮСЬ С ЭКСПЕДИЦИЕЙ

Лично я попал в состав экспедиции также внезапно. Случилось это вот как.

Около 8 часов вечера 11 июня редакция ленинградской «Красной газеты», где я в то время работал, была взбудоражена неожиданным сообщением. Наш московский представитель передал из Москвы по телефону, что на помощь экипажу дирижабля «Италия» решено послать из ленинградского порта ледокол «Красин». Но главное для нас в этом сообщении было то, что на ледоколе будет предоставлено место специальному корреспонденту «Красной газеты».

Именно это последнее обстоятельство и вызвало в редакции возбуждение. Каждый сотрудник мысленно уже собирал вещи и ехал. Шли разговоры о том, на ком остановится выбор. Оценивалась физическая выносливость сотрудников и знание ими иностранных языков.

Около 12 часов ночи ко мне зашел курьер и сказал:

— Вас просит редактор.

Я правил рукопись и слушал в то же время, как один сотрудник рассказывал о только что происшедшем пожаре. Так работают обычно почти все журналисты: приходится делать по нескольку дел враз.

Оставив все эти дела, я отправился в кабинет редактора. У него я застал обоих секретарей редакции. По их лицам и жестам я понял, что у них происходило какое-то совещание. Когда я вошел, все замолчали, и редактор, посмотрев на часы, обратился ко мне со следующими словами:

— Сейчас уже первый час 12 июня. Стало быть, «Красин» уходит послезавтра. Мы остановили свой выбор на тебе.

— Я готов.

— Деньги и документы получишь у заведующего издательством, — добавил редактор: — я уже распорядился.

— Подробности в афишах, — сказал наш второй секретарь, любитель разных прибауток. — Главное, веди дневник.

Я распрощался и, закончив свои дела, отправился домой.

Для того чтобы оформить мой отъезд, понадобилось два дня. К вечеру 13-го я в первый раз поехал в порт, где, вместо ледокола, попал на заседание, связанное с его отплытием.

Заседание происходило в просторном освещенном кабинете начальника порта. Большие окна выходили прямо в какую-то гавань, где мелькали редкие огоньки. Стояла белая ночь, и серое пространство воды, уходя вдаль, сливалось с серым небом.

На заседании присутствовало портовое начальство в черных тужурках с золотыми галунами на рукавах. Здесь же был профессор Р. Л. Самойлович, назначенный начальником экспедиции на ледоколе «Красин».

Разговоры велись довольно бурные. Порт, которому принадлежал ледокол, получил 11 июня приказ отправить его через три дня. Между тем команды на ледоколе не было. Он был слишком велик и мощен, поглощал много угля, требовал для своего обслуживания множество народа, и содержать его было коммерчески невыгодно. В порту работали другие, меньшие ледоколы, а «Красин» находился в состоянии консервации, то есть поддерживался в сохранности, оберегаемый небольшой командой. В три дня нужно было подобрать машинистов, кочегаров, матросов, командный состав. Надо было обеспечить их теплой одеждой и продовольствием не меньше чем на год, так как ледокол мог зазимовать во льдах. Предстояло еще взять не меньше 800 тонн пресной воды для людей и машин. Машины не могут пользоваться соленой водой, которая дает большую накипь. Наконец, самое главное, надо погрузить в трюмы около 3000 тонн, то есть 200 вагонов, угля. Ледокол, отправляясь в ледовую кампанию, должен брать с собою столько угля, сколько в него только может войти. Во льдах, когда запас угля иссякнет, подвезти будет некому. Кроме того, на бездействовавшем ледоколе не было ни мореходных инструментов, ни карт. Не было еще многого, что нужно в походе. Даже пуговицы, иголки и нитки и те нужно было взять с собою. Ведь купить их там будет негде.

Истекали вторые сутки назначенного срока, а многое было еще неготово.

Участники заседания волновались, громко говорили и возбужденно размахивали руками.

Наконец разговоры о ледоколе закончились. Заседание прекратилось. Шел уже третий час утра. Было совсем светло, когда все мы разъехались по домам.

Последний день весь ушел у меня на получение иностранных денег (валюты) и на покупку теплых вещей.

Я очень быстро закупил все, что мне было нужно: кожаную куртку на меху, такие же брюки, теплое белье, дымчатые очки и высокие грубые сапоги. Приятно было видеть, с какой предупредительностью и вниманием относились служащие магазинов, как только узнавали, что я отправляюсь на «Красине», В течение последних трех дней все газеты столько писали об экспедиции, что трудно было найти в Ленинграде человека, который не знал бы о ней.

Отход ледокола был назначен вечером того же дня, и я, погрузив все свои пожитки на редакционный автомобиль, поехал в порт.

«КРАСИН» ГРУЗИТСЯ

«Красин» стоял в отдаленном закоулке порта, в Угольной гавани. Сообщение с ним поддерживалось на катерах.

Весь день 14 июня шел дождь, который никак не способствовал хорошему настроению. Но к вечеру погода разгулялась. На западе небо все было красное от лучей заходящего солнца. Наш катер несся мимо бесчисленных портовых сооружений, и очень скоро мы очутились в Угольной гавани, где грузился ледокол.

Его окружали со всех сторон баржи, шлюпки, катера. Всюду копошились грузчики, черные от угольной пыли. Раздавался крик:

— Майна!

Лебедка на ледоколе начинала грохотать, и стальной трос опускался в трюм баржи, стоявшей борт-о-борт с «Красиным».

— Стоп!

Грохот прекращался.

— Вира!

Грохот возобновлялся, и трос начинал ползти кверху.

Из недр баржи появлялся какой-нибудь ящик или бочонок, подвешенный к концу троса.

Опять раздавался крик: «стоп», потом — «майна», и трос опускал свою добычу в трюм «Красина». Таких лебедок, или кранов, было на каждом его борту по нескольку. Лязганье этих лебедок и беспрестанные крики грузчиков: «майна» и «вира» — что значит «вниз» и «вверх», — с непривычки прямо оглушали.

Ледокол стоял близко от берега, под эстакадой — сооружением из стальных балок. По верху эстакады шел помост, и по нему бегал вагончик, к которому на цепях был подвешен грейфер — железная коробка, вмещавшая две тонны угля. Открывалась и закрывалась она механическим приспособлением. У одного конца эстакады на берегу лежали горы угля, у другого стоял ледокол. Грейфер захватывал своими челюстями порцию угля, затем вагончик перебегал на другой конец эстакады, останавливался над ледоколом, и там грейфер, раскрываясь над трюмом, высыпал уголь. Черная пыль летала вокруг — все было черно и грязно.

На самом ледоколе был хаос. Все грузы прибывали быстро — их не успевали разгружать. Люди экипажа плохо знали друг друга, так как все были собраны с других ледоколов, а то и просто с биржи труда.

Всей погрузкой распоряжался заведующий снабжением Ленинградского порта К. Е. Александров. Его фигура вырастала то там, то здесь на палубе ледокола. Это был настоящий великан — росту он был никак не меньше двух метров. На ногах у него были заграничные сапоги на резиновых подошвах. Одна из его заграничных подошв наполовину отскочила, и он, чтобы не цепляться ею, ходил, шаркая по палубе своими длинными ногами, точно катался на коньках. Поехать переобуться у него не было времени. Когда я с ним познакомился, шли уже третьи сутки, как он не ложился спать.

На ледоколе было грязно и неуютно. Негде было приткнуться. Всюду теснились люди и вещи. Стоило к чему-нибудь прикоснуться, как руки тотчас же делались черными — все было покрыто слоем угольной пыли.

Приятной неожиданностью для тех, кто уезжал, было появление катера с провожающими. На ледокол прибыли президент Академии наук А. П. Карпинский, глубокий старик с серебряно-белой головой, итальянский консул, представитель нашего наркоминдела и др. Явились сотрудники Института по изучению Севера[1]. Они поднесли экспедиции большую корзину цветов и выразили уверенность, что цветы не успеют увянуть, как мы спасем экипаж «Италии».

В плохо освещенной кают-компании «Красина» набилось довольно много народа, и там был устроен небольшой митинг. Любители поговорить произнесли речи, какие обычно произносятся в подобных случаях.

Для прибывших гостей, в особенности для женщин, попасть на этот митинг было не так уж просто. Дело в том, что с катеров и барок на борт «Красина» взбирались по штормтрапу — веревочной лестнице с деревянными перекладинами, которая, вдобавок ко всем своим неудобствам, была пропитана маслом и угольной пылью. Впрочем, все прибывшие показали свою удаль и одолели штормтрап. Лишь для А. П. Карпинского, которому шел уже 83-й год, устроили своего рода лифт. Ему пришлось усесться на корточки в железную корзинку, в которой обычно поднимают хрупкие грузы, и судовой кран поднял ее на тросе под обычные возгласы «майна» и «вира». Александр Петрович бодро выдержал это воздушное путешествие. Когда ожидавшие его на верхней палубе «Красина» бросились помочь

---

[1] Институт по изучению Севера был впоследствии преобразован во Всесоюзный Арктический институт, который, в свою очередь, вошел в состав Главного управления Северного морского пути.

Лед
Лед
Семь островов
Карл XII
Фоин
Норд-Кап
Платен
Вреде
Лейсмит
Грэт
Хинлопен
Северо-Восточная Земля
(Нордостланд)
Виргобей
Кингсбей
Форланд принца Карла
Зап. Шпицберген
Земля Короля Карла
О. Баренца
О. Эдж
Решерш бей
Южный мыс
О. Надежды
О. Медвежий
15
25
80
75
Условные обозначения
1. Место отлета Чухновского.
2. Группа Мальмгрена.
3. Группа Вильери.
4. Место аварии Чухновского.
5. „Браганца“
6. Ню-Олесунд.
7. Место аварии „Монте-Сервантеса“.

ему выбраться из его довольно неудобной «кабины», А. П. Карпинский, улыбаясь, сказал:

— Пожалуйста, не беспокойтесь, — ничего особенного не произошло.

Около двух часов ночи гости уехали. Но о сне никто не думал. Погрузка продолжалась всю ночь. Становилось ясно, что, несмотря на первоначальное предположение, «Красину» не уйти раньше следующего дня.

Под утро мне удалось немного вздремнуть, сидя в кресле кают-компании. А утром, надев робу и брезентовые рукавицы, я отправился па работу — разгружать только что прибывшую баржу, которая привезла горючее для самолета. Несколько десятков железных цилиндрических бочек с толуолом, бензином и маслом понемногу очутились на палубе «Красина».

А уголь все грузили и грузили, но в конце концов смогли взять только две трети полного запаса. Решено было зайти по дороге в норвежский порт Берген, в двух с половиной тысячах километров от Ленинграда, и пополнить там запасы топлива.

ВПЕРЕД!

Наконец после полудня ледокол стал готовиться к отплытию. Лебедка загремела, и из-под воды поползла якорная цепь, покрытая огромными кусками серо-желтого ила, подхваченного со дна. Усатый пожилой матрос Суров надел брезентовый плащ и, став на носу ледокола с пожарным рукавом, направлял струю воды из брандспойта прямо в клюз — отверстие, сквозь которое проходит якорная цепь. Большие куски глины, налипшие на якорь и цепь, отваливались от ударов водяной струи, и цепь выходила на палубу чистой. Взбаламученная вокруг ледокола вода скоро стала совсем желтой. Два буксира, «Зюйд» и «Гарпун», начали оттягивать ледокол от берега. Между нами и бере-

«Красин» двинулся в путь.

гом залегла уже широкая полоса воды. Отдали тросы, и они, шлепнув, упали в воду.

«Красин» медленно двинулся в путь. За ним шел небольшой ледокол «Силач». Он провожал нас. Вокруг «Красина» носился, как сумасшедший, крохотный катерок «Шквал». На носу у него стоял кинооператор. Прильнув глазом к окуляру, он не переставая вертел ручку своего аппарата.

Было три часа. Стояла прекрасная летняя погода. По мере того как мы уходили все дальше по Морскому каналу, позади в солнечной дымке развертывалась панорама огромного города с горящими стеклами, лесом фабричных труб и золотой шапкой Исаакиевского собора, возвышавшегося над домами. В Морском канале нас нагнал катер, зачалился за медленно двигавшегося «Красина», и кран ледокола на ходу начал выуживать из катера желтые фанерные ящики, набитые папиросами и табаком. Не курить в походе для многих большое лишение, а погрузить «курево» в Ленинграде не успели.

К вечеру мы были в Кронштадте. Тут началось скучнейшее занятие — исправление девиации компасов. Это делается на каждом корабле, отправляющемся в дальнее плавание. Чувствительные корабельные компасы под влиянием железных частей корабля и многочисленных грузов, содержащих железо, отклоняются от правильных показаний. Такое отклонение называется девиацией. В каждом благоустроенном порту ставятся специальные знаки и точно определено положение маяков. Зная все эти данные, штурманы производят наблюдения с корабля, вычисляют девиацию и пользуются полученными цифрами для исправления дальнейших показаний компаса.

Работа эта длилась несколько часов, пока «Красин», бросив якорь, стоял на Малом Кронштадтском рейде. Затем к «Красину» подошел пароход «Водолей» и всю ночь

перекачивал в цистерны ледокола пресную воду. В Ленинграде это сделать нельзя было, так как «Красин» и без того сидел очень глубоко, а вода на Неве стояла низко, и ледокол, перегрузившись, рисковал сесть на дно.

Уже взошло солнце, когда великан Александров с последней партией грузчиков покинул ледокол.

В семь часов утра 16 июня «Красин» снялся с Кронштадтского рейда.

Уже в пути, на границе наших территориальных вод, радиостанция «Красина» приняла сообщение, что вдогонку нам из Ленинграда летит гидросамолет под управлением летчика Глаголева. Это было в Финском заливе, у острова Сескар. Некоторые мелкие, но очень существенные лётные части были забыты в суматохе отправки, и Глаголев спешил доставить их нам, пока мы были еще близко. Получив радиограмму об этом, «Красин» остановился. Вдали, в чистом воздухе погожего летнего дня, показался самолет, который, приближаясь, быстро увеличивался. Наконец воздушная машина с воем пронеслась мимо ледокола и запрыгала, как голенастая птица, по крупной атласистой зыби, на которой играли солнечные зайчики. С «Красина» спустили шлюпку. Она перевезла на самолет наши письма и забрала оттуда то, что было предназначено для нас. Черные фигурки летчика и механика в последний раз подняли в знак приветствия руки. Винт загудел, гидросамолет скользнул по воде, подпрыгнул несколько раз и вдруг, взяв высоту, начал быстро таять в воздухе. Вместе с ним улетало наше последнее «прости» Ленинграду.

С этого момента «Красин» оторвался от родной земли и был предоставлен самому себе.

Вахтенный [1] помощник капитана, стоявший на мостике,

---

[1] Вахтенный — дежурный, вахта — дежурство.

повернул рукоятку машинного телеграфа на полный ход. Поворот отозвался в машине резким звонком. Три винта вспучили за кормой клуб воды, и ледокол двинулся вперед, навстречу неведомым трудам и опасностям.

ЛЕДОКОЛ И САМОЛЕТ

На кораблях люди знакомятся очень быстро, а Б. Г. Чухновский был вообще очень общительным, любезным человеком и интересным собеседником. И вскоре мы уже дружески беседовали с ним после вечернего чая в кают-компании. К нашему разговору присоединился еще кое-кто из находившихся там людей, в том числе и только что сменившийся с вахты помощник капитана Ю. К. Петров — образованный и знающий моряк.

Из этой беседы я составил себе довольно полное представление о том, как снаряжались и отправлялись советские экспедиции на помощь экипажу «Италии».

26 мая весь мир узнал, что накануне связь с дирижаблем «Италия» прекратилась. Куда он исчез? Где находятся 16 человек его экипажа? Что с ними? Как оказать им помощь? Тысячи газет на всех языках задавали эти вопросы. Тысячи ученых всего мира ломали над ними голову. Но дать на них ответ никто не мог.

Еще три-четыре десятка лет тому назад корабль, отправлявшийся в полярную экспедицию, отойдя от последнего населенного пункта, точно в бездну бросался. Год-два, иногда и больше, о нем не было никаких вестей. По величине запаса продовольствия, которое экспедиция брала с собою, судили о том, когда она может вернуться.

На нансеновском «Фраме», например, провизии было на пять лет. Понемногу о далеких заброшенных людях все, кроме близких, начинали забывать. И какая радость была для всех, когда вдруг из царства вечных льдов, из мрака

полярной ночи целые и невредимые возвращались люди, на несколько лет добровольно оторвавшиеся от цивилизованного мира.

Но великое изобретение двадцатого века — *радио* — уничтожило расстояния и препятствия. Через час после того как дирижабль «Италия» достиг северного полюса, об этом знала уже римская радиостанция Сан-Паоло. 6000 километров отделяют ее по прямой линии от полюса. Из них тысяча километров недоступных льдов, две тысячи километров открытого океана, а остальное — европейский материк, пересеченный горами. Но что все это значит для радиоволны, когда исправно работает радиоаппарат! Через несколько часов после этой передачи о том, что северный полюс достигнут, знал уже весь мир.

И точно так же, всего через сутки после этого торжествующего сообщения, весь мир облетело известие: «Связь с «Италией» прекратилась. Последнее радио было о том, что дирижабль покрылся ледяной коркой».

Сомнений не было, — дирижабль терпел бедствие.

Но где?

На север из разных стран один за другим стали отправляться суда и самолеты — искать пропавший дирижабль.

И у нас в Советском Союзе шла подготовка к поискам «Италии». Как только стало известно об ее исчезновении, в Москве при Осоавиахиме был образован специальный «Комитет по оказанию помощи экипажу «Италии». Комитет стал разрабатывать планы спасания.

Идея сочетания ледокола и самолета для розысков экипажа «Италии» к тому времени, можно сказать, носилась в воздухе.

Разница между ледоколом и обыкновенным судном полярного плавания очень существенна. Правда, и у того и у другого — круглое дно, напоминающее половину яйца, распиленного в длину. При таком устройстве этим судам не грозит

опасность быть сдавленными льдами с боков, — скапливающиеся льды выпирают судно кверху.

Но судно типа «Фрама» имеет всего 300 — 400 тонн вместимости, у него слабая машина, рассчитанная на небольшой ход. Поэтому такое судно держится во льдах пассивно. Оно старается проскользнуть по разводьям, обходит большие льдины, неделями выжидает, пока ветром поломает лед, возвращается назад, отстаивается во льдах и всячески стремится победить их не силой, а уменьем и опытностью своего малочисленного экипажа.

Другое дело — ледокол. Он по самому своему замыслу активен и предназначен преодолевать льды силой или, как говорят, форсировать их. Самые крупные и мощные ледоколы во всем мире входят в состав советского торгового флота. Водоизмещение (вес) ледокола «Красин», как я уже говорил, — 10 640 тонн, а мощность его машин — 10 000 лошадиных сил. Водоизмещение «Малыгина» — 1620 тонн, а мощность — 2800 лошадиных сил. Таковы и все другие советские ледоколы: «Ермак», «Ленин», «Трувор» и т. д. Водоизмещение их измеряется тысячами тонн, а мощность — тысячами лошадиных сил. Нос ледокола снизу подрезан. Благодаря такому устройству он может всползать сразбегу на лед. Лед не выдерживает его тяжести и ломается. Ледокол раздвигает трещину своим корпусом, а остальное доделывают мощные винты, которые размалывают в кашу попадающие в них льдины. Машины на ледоколах устроены так, что полный передний ход переводится на полный задний почти мгновенно, и разбеги могут совершаться непрерывно.

По замыслу комитета, ледокол, приблизившись насколько возможно к месту крушения «Италии», должен был уменьшить радиус действия своего самолета, а самолет должен был найти потерпевших крушение. Самолет и ледокол в бою со льдами должны были действовать точно так же, как

в обычном бою на суше действуют конница и пехота. Легкая конница производит разведку и начинает бой с неприятелем, а ее подкрепляет и завершает дело более медлительная, но и более устойчивая пехота.

ПЛАНЫ КОМИТЕТА ПОМОЩИ

«Италия» или ее экипаж могли находиться где угодно, в том числе и на Новой Земле. В пользу последнего предположения высказывался известный метеоролог профессор Мультановский. Было попервоначалу решено, что ледокольный пароход «Седов» выйдет из Архангельска. Он повезет два самолета. Когда «Седов» дойдет до кромки льда, его летчики вылетят на разведку к берегам Новой Земли. Уже тогда для этой цели были выбраны Бабушкин и Чухновский.

Бабушкин до этого неоднократно участвовал в северных промысловых экспедициях, во время которых совершал трудные разведочные полеты в поисках тюленьих стад. А Чухновский был известен своим участием в северной гидрографической экспедиции 1924 — 1925 года, когда он совершил перелет Ленинград — Архангельск — Новая Земля.

— Как раз во время подготовки экспедиций для поисков экипажа «Италии», — сказал Чухновский, — я находился в Москве в красноармейском госпитале для проверки состояния своего здоровья. Медицинская комиссия должна была дать заключение, могу ли я принять участие в Карской экспедиции для воздушной разведки льдов.

При этих словах Чухновского я вспомнил, что, когда я был в Сибири, я видал в Омске суда Карской экспедиции — пароходы и огромные грузовые шаланды. Они отстаивались во льду на реке Оми в ожидании лета, когда Иртыш и Обь освободятся от льда. Ежегодно летом по Енисею и Оби в Карское море отправляются целые караваны судов, нагру-

женных сибирским сырьем — хлебом, лесом, мехами. К этому времени к устью великих сибирских рек за советскими товарами приходят иностранные пароходы. Но Карское море почти круглый год покрыто льдом, который всегда может затереть коммерческие суда. Поэтому в их плавании участвуют ледоколы — они проводят суда сквозь льды. Нужны там и самолеты, — они разведывают дорогу среди льдов.

— Рано утром 31 мая, — продолжал рассказывать Чухновский, — я лежал на госпитальной койке и читал «Известия». Совершенно неожиданно для себя я прочел заявление председателя Комитета помощи экипажу «Италии» товарища Уншлихта о том, что я избран для розысков пропавшего без вести дирижабля. Незаметно для администрации госпиталя я оделся, ускользнул оттуда и явился в комитет. Я был уверен, что меня ищут, и потому нарушил «правила внутреннего распорядка в госпитале».

Но план с путешествием «Седова» к Новой Земле вскоре пришлось оставить. 4 июня весь мир облетело известие, что установлена связь с Нобиле. Накануне поздно вечером в селе Вохме, в глуши Северо-Двинской губернии, среди лесов, вдали от железной дороги, произошло следующее событие. Вохменский киномеханик Шмидт, радиолюбитель-коротковолновик, надев наушники, ловил вечернюю передачу. Он повернул настройку, и до него стали доноситься из европейских столиц звуки далеких концертов. Повернул еще — чей-то сочный бас читал по-немецки лекцию. Потом все смешалось с шумом и треском эфира, в котором клокотали миллионы перемешанных радиоволн. Писки и хрипы сменяли друг друга. Еще поворот — волна 34 метра. Среди шумов вдруг настойчиво стали выделяться посторонние писки. Короткие писки: ти-ти-ти — точки, долгие т и и и-т и и и-т и и и — тире. Получавшиеся из сочетаний точек и тире буквы Шмидт заносил на бумагу. Три точки — S,

три тире — О, три точки — S... SOS, SOS — звучал в наушниках сигнал бедствия. Шмидт насторожился. Он слушал напряженно. С большим трудом, спотыкаясь, он принял телеграмму, состоявшую из отдельных отрывистых слов: «SOS... SOS... Италия... Генерал Нобиле... Широта 80°40'.. Долгота 26°50'... В 20 милях от... Земли Франца Иосифа». Телеграмма была на английском языке, и Шмидт, хоть и не совсем явственно, разобрал последние ее три слова: Franz Josef Land: F... Js... Land. Последнее слово Land (земля) он слышал совсем отчетливо. Сразу поняв всю важность этого сообщения, Шмидт поспешил тут же телеграфировать в Москву о принятом им от генерала Нобиле сигнале бедствия.

В Вохму тотчас же полетели телеграммы с просьбой слушать еще и представить точный текст сообщения Нобиле. Но сколько Шмидт снова ни слушал, ему не удалось уловить в течение ближайших двух дней ничего.

Над Вохмой разразилась гроза, и радио не работало из-за непрестанных разрядов атмосферного электричества.

Между тем принятое Шмидтом сообщение заключало в себе противоречие. Его координаты (определения широты и долготы) соответствовали участку моря у северо-восточных берегов Шпицбергенских островов, а местом крушения называлась Земля Франца Иосифа — полярный архипелаг, лежащий на 250 — 300 километров восточнее. Никто не мог разрешить это противоречие. Делались разные предположения: или Шмидт находится во власти фантазии, как это иногда случается с радиолюбителями; или он является заведомым обманщиком, желающим привлечь общественное внимание к своей дотоле неведомой персоне; или же он неверно расшифровал какую-либо часть принятой им телеграммы. Вокруг Шмидта разгорелись ученые и обывательские споры, которые, однако, не могли прибавить ничего нового к тому, что уже было известно.

Наш комитет помощи все же решил, что Шмидт действовал вполне добросовестно, но только ошибся в цифрах долготы, ибо принятые им цифры широты могли соответствовать и Земле Франца Иосифа.

Из принятой Шмидтом радиограммы видно было, что экипаж «Италии» терпел бедствие на Земле Франца Иосифа. В том, что эти люди находились на Земле Франца Иосифа, не было ничего невозможного. Напротив, название Franz Josef Land (Земля Франца Іосифа) казалось бесспорным, так как соответствовало и маршруту Нобиле, и метеорологическим данным, и географии. И комитет помощи разработал новый план действий. Лучший ледокольный пароход Архангельского порта «Малыгин» должен был выйти в море и итти к северо-востоку, к Новой Земле.

Новая Земля, точно барьер, протянулась у северо-восточных берегов европейской части СССР. Этот барьер задерживает льды Карского моря. Новая Земля два почти равных по величине острова. Их разделяет узкий извилистый пролив Маточкин Шар. Оба острова, вместе взятые, такой же величины, как целое государство Португалия, а живет на них всего человек двести пятьдесят. На Южном острове есть несколько становищ поморов и ненцев, а на Северном — лишь три советских научных станции. Северный остров — почти сплошной ледник, покрытый вечными снегами.

В июне достигнуть Земли Франца Иосифа невозможно, даже на ледоколе. Сплошные ледяные поля не позволяют это сделать. В полярных водах этот месяц непригоден для плавания. Предполагалось, что «Малыгин» пойдет вдоль западных берегов Новой Земли и пробьется, насколько возможно, к Земле Франца Иосифа.

План был таков: «Малыгин» отправляется, имея на борту морского летчика Сергеева с самолетом Юнкерса «Ю-13». Следом из Ленинграда через Архангельск летит Чухновский на мощном самолете «Дорнье-Валь». Система Дорнье —

самолет-лодка, прямо садящийся на воду, без поплавков. Чухновский должен был повторить свой полет 1925 года Ленинград — Архангельск — Новая Земля. Сергеев на своем вспомогательном аппарате малого радиуса действий устраивает промежуточную авиабазу у северной оконечности Новой Земли. Чухновский начинает полеты к Земле Франца Иосифа. Там он разыскивает потерпевших крушение, сбрасывает им продовольствие, теплую одежду, оружие и т. п. А уж в конце июля, когда льды подтают и сделаются более доступными, «Малыгин» или еще более мощный ледокол отправится дальше к Земле Франца Иосифа и примет на борт экипаж «Италии».

Этот план был бы всем хорош. Но он страдал одним существенным недостатком: *экипажа «Италии» не было на Земле Франца Иосифа.*

— И ведь подумайте! Малыгинцы узнали об этом в поезде уже по дороге в Архангельск, — сказал один из корреспондентов, приехавший оттуда.

«ИТАЛИЯ» НАШЛАСЬ

Вечером 7 июня на Октябрьском вокзале в Ленинграде большая толпа провожала научный «штаб» малыгинской экспедиции, уезжавший в Архангельск. В отдельном купе отправлялись: начальник экспедиции В. Ю. Визе, его помощник А. М. Лавров и метеоролог М. А. Лорис-Меликов.

Пожелания счастья и успеха напутствовали этих людей, которые вскоре должны были отправиться в трудное и опасное плавание.

Поезд ушел.

Ночью в дверь купе постучали. Поезд стоял у какой-то заброшенной станции Северной железной дороги.

— Вам телеграмма, — сказал незнакомый человек в очках, просунувшийся в щель отодвинутой двери.

Комитет помощи сообщал, что 7 июня в 7 часов вечера радиостанция парохода «Читта-ди-Милано» установила связь с Нобиле. Местоположение экипажа «Италии» — вернее группы Нобиле — стало точно известно. Она находилась на льду в районе между островом Фойном и мысом Лей-Смитом, в море у северо-восточного берега Северо-восточной Земли (Норд-Остланда). Координаты Шмидта оказались правильными.

— Откуда же могла взяться у него Земля Франца Иосифа? — вырвалось у нас в один голос.

— Трудно сказать, — ответил Чухновский. — Это так и осталось непонятным...

Итак, маршрут «Малыгина» менялся — ему предстоял путь к Шпицбергену. А через три дня было решено отправить туда и ледокол «Красин».

Группа Нобиле нашлась. Радио, точно путеводная нить, привело ищущих к мысу Лей-Смиту. К этому далекому мысу «Малыгин» должен был итти вдоль восточных берегов Шпицбергенских островов, а «Красин» — вдоль западных. Так образовались *Восточная* и *Западная* советские экспедиции.

В ночь с 12 на 13 июня «Малыгин» ушел из Архангельска и через день был уже в Мурманске. Здесь (вернее сказать, в Александровске) «Малыгин» пополнил запасы угля и пресной воды и принял на борт приехавшего из Москвы летчика Бабушкина. Затем «Малыгин» вышел оттуда прямо на север. Это было рано утром 16 июня, почти в то же время, когда «Красин» ушел с Кронштадтского рейда. Обе советские экспедиции одновременно покидали родные воды.

В ПУТИ

На «Красине» жизнь понемногу вошла в норму. Грузы были рассортированы и распределены по своим местам. Все, что находилось на верхней палубе, было на случай шторма

крепко-накрепко привязано, заклинено или даже прибито гвоздями. Люки трюмов задраены (закрыты) крышками, а те сверху еще обвязаны брезентом. Палубы отмыты от накопившейся на них грязи. На корме появился лаг — прибор для измерения скорости корабля. Лаг состоит из длинной крепкой веревки. К одному ее концу привязана вертушка — маленький гребной винт. Другой конец прикреплен к механизму, напоминающему часы. Вертушку бросают в воду, и корабль во время хода тянет ее за собой. При движении вертушка, а за ней и лаглинь (веревка) начинают вращаться. Обороты передаются внутрь механизма, находящегося на корабле. Механизм так устроен, что стрелки на его циферблате показывают число миль, пройденных кораблем.[1] На ледоколе стало просторнее и чище. Те, кто ведал корабельным хозяйством, знали уже, где находится их добро.

Командовал «Красиным» капитан К. П. Эгги, а у него было пять помощников. Они, сменяя на вахте один другого, вели ледокол. Они должны были успешно довести его до цели и благополучно вернуть назад. Это был их главный долг. От их бдительности, внимания, опыта и знаний зависела целость корабля, который стоил несколько миллионов рублей. Им вверялась жизнь 136 человек, находившихся на «Красине». Двое из помощников капитана, А. Д. Брейнкопф и Я. П. Легздынь, были только штурманами. На их обязанности лежало лишь вести корабль. А трое — П. А. Пономарев, Ю. К. Петров и Б. М. Бамчанов — сверх тяжелых штурманских обязанностей отвечали еще и за хозяйство.

Пономарев ведал такелажем — канатами, спасательными кругами, флагами, досками, бревнами; Петров — мореход-

---

[1] Морская миля равна почти двум километрам — точнее 1,8 километра. Одна миля в час называется узлом. Когда корабль делает, например, 12 миль в час, говорят, что его ход равен 12 узлам.

ными инструментами, картами и обмундированием; Бачманов — продовольствием, деньгами и канцелярией. Последний по-морскому назывался «ревизором», хотя он, по-моему, решительно никого и ничего не ревизовал.

У каждого из них был свой помощник из матросов: у Пономарева — боцман И. Н. Кудзелько, у Петрова — кладовщик А. А. Исаичев, у Бачманова — писарь Ф. Р. Митрофанов и кладовщик К. К. Долгополов.

Я невольно удивлялся тому, сколько работали эти люди,— никогда не увидишь их без дела. А работы было очень много. Огромный, порядком запущенный корабль почти без всякой подготовки вдруг ушел в далекое и опасное плавание. Грузили его как попало — лишь бы поскорее отправить. Экипаж набран отовсюду — некоторые матросы, явившись в последнюю минуту, не успели захватить даже самых нужных вещей, не успели повидаться на прощанье с семьей. Только то, что на себе,— вот и все пожитки. На корабле теснота. Взятый с собой запас продовольствия был так велик, что пришлось занять под него один из кубриков — жилое помещение команды. Кроме того, на ледоколе оказалось еще 18 человек, не принадлежащих к составу команды. Это были: научный состав экспедиции, летчики, журналисты, кинооператор.

Все эти 136 человек были люди в большинстве незнакомые друг с другом; общественное положение у них было различно; на ледоколе они выполняли разные обязанности; у всех были разные склонности, разные характеры, каждый предъявлял к окружающим самые разнообразные требования.

А нужно было сделать так, чтобы среди всех этих людей установился порядок, чтобы ели они в определенные часы, чтобы у них был свой угол, чтобы работа их шла гладко. Надо было устроить так, чтобы все эти люди, вместе взятые, составили одно целое — *экспедицию на ледоколе «Красин».*

Посредине — начальник экспедиции на «Красине» профессор Самойлович. Слева от него — его помощник по политической части Орас. Справа — Чухновский.

И на тех лиц, которые я назвал, пала главная забота о том, чтобы это было именно так, а не иначе.

Мы шли в Балтийском море. Вокруг нас были вода и небо — ничего больше. Лишь изредка навстречу попадался пароход или парусник. Но теперь, благодаря радио, даже в такой обстановке корабль не чувствует себя одиноким. В рубке у грот-мачты [1] сидел, надвинув наушники, вахтенный радист и переписывался с окружающим миром через соседние станции. «Соседи» на земле или на кораблях, плывущих в море, находились от нас подчас в сотнях километров. Мы продолжали сноситься с Ленинградским портом. В Финском заливе, на полпути от нас до Ленинграда, шел пароход «Калинин» — он был нашей промежуточной станцией. Пищик нашей *рации* (так радисты сокращенно называют радиостанцию) шипел и пускал искры, и мы знали, что наш радист переговаривается в это время со своими невидимыми далекими приятелями.

Приближалась Дания. Половина ее лежит на материке, а половина разбросана между Ютландским и Скандинавским полуостровами, на множестве островов, запирающих выход из Балтийского моря. Три двери — три пролива — ведут в Атлантический океан: Зунд, Малый Бельт и Большой Бельт. Мы двинулись по Большому Бельту.

Пока мы шли по Балтийскому морю, навстречу нам дул холодный ветер, прохватывавший насквозь. В Бельте же был полный штиль и стало тепло. Мимо нас проплывали датские берега, точно картинки из сказок Андерсена, которыми я зачитывался в детстве. Самые названия мест, где мы шли, были андерсеновские: Лангеланд, Спроге, Корсер, Ниборг. По проливу вел нас датский лоцман — и он тоже показался мне знакомым. Несмотря на то, что он был уже пожилой человек, волосы у него были светло-рыжие,

[1] Рубка — каюта на верхней палубе. Грот-мачта — вторая от носа мачта. Первая называется фок-мачтой.

без единой сединки, а его брови и ресницы были светлые, как кудель. Его лицо и даже руки были в веснушках. На его годы указывала только загорелая морщинистая как у индюка шея, каждая складка которой была провеяна соленым морским ветром.

Обработанные поля, ярко-зеленые луга, сады, островерхие домики с красными крышами проплывали мимо. Вода была совсем спокойна. Казалось, что мы идем по огромной широкой реке в хороший весенний день. Кругом то и дело мелькали пароходы и моторные катера, исчезавшие в бесчисленных бухтах. Иногда вслед за нами летели шлюпки и яхточки. В них сидели веселые краснощекие люди и махали нам руками.

В Дании знали уже, зачем идет «Красин». Мимо нас прошел вдруг большой моторный бот. В нем сидели рабочие и распевали песни. Когда они поровнялись с нами, на мачте у них взвился красный флаг, и раздались крики:

— Es lebe Sowjet-Union!

И все ясно слышали, что кто-то из них закричал ту же самую фразу по-русски:

— Да здравствует Советский Союз!

Датский лоцман привез нам свернутые в трубки карты Северного Полярного моря, которых нельзя было достать в Ленинграде. Их заказали по телеграфу нашему копенгагенскому полпреду. Подготовка к полярному походу продолжалась в пути.

Мы прошли Каттегат, Скагеррак, немного покачало нас в Северном море, и 21 июня мы вошли в норвежские шхеры.

Берега Норвегии славятся своей красотой на весь мир. Ежегодно туда приезжают десятки тысяч туристов-иностранцев. И в самом деле, там есть что посмотреть. Кругом огромные скалы серого, коричневого и черного цвета. О них с силой разбивается прибой и обдает их белой пеной. Скалы тут же у берегов переходят в высокие горы, поросшие

лесом. Горы, уходя вдаль, делаются синими, а отдаленные их вершины в глубине страны покрыты снегом даже летом. Вся жизнь этой каменистой страны связана с берегом. Море — кормилец Норвегии, рыба — ее главный продукт. Берега ее изрезаны извилистыми глубокими фиордами (заливами) и отгорожены от моря бесконечной цепью скалистых островков. И когда корабль идет вдоль берегов Норвегии, вся жизнь этой страны проходит перед тобою точно на ладони.

К вечеру 21-го мы были в Бергене.

В БЕРГЕНЕ

Берген — второй по величине город в Норвегии и ее лучший порт. От Ленинграда до Бергена «Красин» прошел уже около 2500 километров, и около 3000 километров оставалось еще от Бергена до мыса Лей-Смита. На этом длинном пути Берген был нашей первой и единственной остановкой. Здесь «Красин» должен был пополнить свои угольные запасы. Машины ледокола были очень прожорливы и уничтожали в сутки в среднем около 120 тонн, т. е. 7 — 8 вагонов угля. Когда решено было отправить «Красина», в его угольных ямах хранилось около 250 тонн угля. В Ленинграде на него погрузили 1730 тонн.

«Красин» вышел в море с запасом почти в 2000 тонн угля. К приходу в Берген этот запас уменьшился до 1250 тонн. Это значило, что ледокол может действовать самостоятельно 10 — 12 дней и во всяком случае не больше двух недель. Между тем он мог взять с собою до 3000 тонн угля, и тогда он мог бы пробыть в пути гораздо дольше. Нам обещали, что нас задержат в Бергене не более двух суток.

Берген с моря очень красив. Его островерхие дома теснятся на скалах, выходящих прямо из воды. Бухту замыкают горы, поросшие лесом. «Красин» вошел в бункерную

(угольную) гавань. На берегу во многих местах лежали тускло блестевшие черные горы угля. Часть их была обнесена забором, на котором крупными буквами, видными с моря, было выведено:

«Engelsen & Sars».

Энгельсен и Сарс — так звали владельцев угля.

У почерневшей пристани была такая же эстакада с передвижным грейфером, как и в Ленинграде. Чтобы ускорить погрузку, часть угля принимали и с барок, подвозивших его с другого берега. Угольная пыль, также как и в Ленинграде, носилась вокруг и ложилась на все густым черным налетом.

Погрузка, действительно, длилась двое суток. За это время было принято до 1600 тонн угля, почти столько же, сколько и в Ленинградском порту

Это был кардифский, лучший английский уголь. Этот уголь дает больше жара, чем наш донецкий, или, как говорят, его теплотворность выше. Сгорая почти начисто, он дает мало дыма, сажи и шлаков — другими словами, он экономичнее. Все эти качества бергенского угля были очень полезны для «Красина» в предстоящем ледовом походе.

23 июня к ночи наши угольные ямы и трюмы были набиты доверху. На «Красине» находилось около 2850 тонн угля— почти предельный запас.

Энгельсен и Сарс немало заработали на этом деле. За каждую тонну угля им было уплачено около 50 крон — 25 рублей золотом. Недаром Людвиг Энгельсен — полный красный блондин — в эти дни буквально не сходил с «Красина» и работал наравне со своими рабочими. Со всеми красинцами Энгельсен был очень ласков, любезен и не упускал случая лишний раз пожать руку членам советской экспедиции. Я удостоился этой чести несколько раз, причем Энгельсен на ломаном немецком языке лепетал даже что-то о своем сочувствии большевизму. У него были все основания «сочувствовать».

В эти дни у норвежцев не сходило с языка одно имя — Руал Амундсен. В окнах многих бергенских магазинов висел его портрет, окруженный картами и видами полярных стран. Амундсен — национальный герой Норвегии. В 1905 году он одолел неприступный Северо-западный проход, к которому столько лет стремились люди, где погибла экспедиция Франклина. В 1911 году он первый ступил на южный полюс. Он совершил на корабле «Мод» путешествие по Северному Полярному морю от Норвегии, вдоль северного побережья Европы и Азии, до Аляски. Это плавание длилось два года, с 1918 по 1920 год. До него этот путь прошли только Норденшельд и Вилькицкий. В 1926 году на дирижабле «Норвегия» Амундсен достиг северного полюса.

Норвегия справедливо гордилась Амундсеном. И велико было общее беспокойство за его судьбу. За два дня до нашего прихода в Берген Амундсен устремился на помощь экипажу «Италии». Французское правительство предоставило Амундсену самолет «Латам», и 19 июня он вылетел из Тромсё — небольшого порта на севере Норвегии. Вместе с Амундсеном летели два французских летчика — Гильбо и де-Кювервилль, механики — норвежец Дитрихсон, старый сподвижник Амундсена, и француз Брази, и французский радиотелеграфист Валетт.

Амундсен никому не сказал, куда направится эта норвежско-французская экспедиция. Впрочем, последнее радио с «Латама», принятое в Тромсё через $2^1/_2$ часа после отлета, говорило, что «Латам» летит на север, к Медвежьему острову, находящемуся на полпути между Норвегией и Шпицбергеном. С тех пор всякая связь с Амундсеном прекратилась.

Когда мы были в Бергене, с момента исчезновения Великого Руала, как его называют норвежцы, прошло всего три-четыре дня. Его соотечественники смотрели на советских моряков и летчиков с надеждой и благодарностью,

так как знали, что «Красин» и «Малыгин» сделают все возможное, чтобы выручить «Латам», который, повидимому, попал в беду.

В городе к нам относились тепло и радушно. В особенности забавляли нас беловолосые и рыжие норвежские ребятишки, которые гурьбой носились за нами и «стреляли» у нас папиросы. Ребята знали единственное русское слово — «папироски». Они забавно коверкали его и говорили: «папаруски». Выходило, как будто они обращались к каждому из нас: «папа русский». При этом они просительно смотрели на нас своими голубыми глазами. Получив «папаруску», они с визгом и смехом разлетались по улице как воробьи.

НАШИ ГОСТИ

За время нашей двухдневной стоянки в Бергене на «Красине» перебывало очень много самых различных посетителей. Тут были и научные работники, и исследователи Севера, и просто жители города, и торговцы. Одних интересовали планы нашей экспедиции и устройство ледокола. В западной Европе моря не замерзают, как у нас, и там о ледоколах знают очень мало. Другие интересовались нашей экспедицией главным образом как покупателем. Один торговец вручил нам даже свои карточки, на которых было напечатано по-русски: «Специальный магазин и большой выбор мужских *модерных гардеробов* по умеренным ценам, где и говорят по-русски». Спасаясь от воинской повинности, этот человек много лет тому назад уехал из России. Он кое-как изъяснялся по-русски, но произносил слова на какой-то «модерный» лад.

Самыми интересными нашими гостями были, несомненно, американские летчики Уилькинс и Эйельсон. Ровно два месяца тому назад, в апреле 1928 года, они совершили замечательный перелет на гидроплане «Вега» от мыса Барроу

на Аляске до Шпицбергена и пересекли весь севернополярный бассейн. Во время этого полета они за 21 час покрыли расстояние в $3^1/_2$ тысячи километров и приобрели мировое имя. У нас они больше всего интересовались самолетом Чухновского. Американские летчики резко отличались от нашего. Оба они были рослыми мужчинами крепкого сложения, с зычными голосами и огромными руками. Чухновский же, несмотря на свои 30 лет, скорее напоминал худощавого юношу среднего роста. Уилькинс находил очень удачным наш план соединить действия ледокола и самолета.

Эйельсона уже нет в живых. Осенью 1929 года советский пароход «Ставрополь» и американская шкуна «Нанук», перевозившие пушнину, застряли во льдах у мыса Северного на крайнем северо-востоке Азии. На выручку экипажа обоих судов были посланы две воздушные экспедиции на самолетах: советская — под начальством летчика Слепнева и американская— под начальством Эйельсона. Во время одного из рейсов из Нома (Аляска) к мысу Северному самолет Эйельсона попал в сильную пургу и пропал без вести. Лишь через три месяца американские и советские летчики по торчавшему из-под снега крылу нашли исчезнувший самолет — он был разбит вдребезги. Невдалеке от него были найдены трупы Эйельсона и его борт-механика Борланда. Осмотр показал, что оба они погибли во время крушения.

В Бергене население «Красина» увеличилось на два человека. К экспедиции присоединились доцент Гуль и господин Джиудичи. Первый был принят на борт «Красина» по просьбе норвежского, а второй — итальянского правительства. Гуль — директор специального бюро по изучению Шпицбергена. Бюро находится в норвежской столице Осло. Гуль много лет подряд посещал Шпицберген и знает его вдоль и поперек. Как знаток этих островов, он мог быть очень полезен нашей экспедиции своими указаниями и советами. Он явился на «Красин» совершенно готовый к экс-

педиции. У него были превосходные лыжи, теодолит и буссоль,[1] множество фотографических принадлежностей, специальная одежда и обувь, указатели, справочники и всякого рода приспособления для научной работы. Все это было аккуратно и толково упаковано в отличные старые, видавшие виды чемоданы и ящики. И сам Гуль, высокий старик с бородкой и в круглых больших очках, своим видом и манерами очень располагал к себе. Прибыв на «Красин», он сразу же стал изучать русский язык и вскоре научился произносить некоторые слова. Говоря их по складам, он отрубал каждый слог: «Здрав-ствуй-те! Ка́к по-жи-ва-е-те? Спа-си-бо!»

Джиудичи был специальным корреспондентом итальянской газеты «Корьере делла сера», которая издается в Милане. Он тоже явился на «Красин» во всеоружии культуры. Он свободно изъяснялся на четырех языках, знал стенографию, у него была походная пишущая машинка, похожая в закрытом виде на саквояж; чемоданы и вещи у него блистали новизной, изяществом и удобством. Он совершенно не стеснялся в средствах и закатывал в Милан, не в пример нам, гигантские телеграммы в сотни и тысячи слов. По-русски он не знал ни одного слова и называл нашу речь «ужасным диалектом, о который можно сломать язык».

Он несколько раз спрашивал меня, почему это мы на каждом шагу говорим слово «парашют». Я долго не мог понять, в чем дело, пока наконец не догадался, что он подобным образом воспринял слово «хорошо». Таким же способом до него доходили и другие русские слова.

Теснота на «Красине» была большая. Даже у Чухновского не было отдельной каюты. Он пользовался гостеприимством старшего механика ледокола М. И. Ершова и спал в его каюте на диване. В кают-компании, например, ноче-

---

[1] Инструменты для съемки местности.

вали три журналиста. Поэтому и нашим иностранным гостям пришлось устроиться в кают-компании. Тот угол, который они занимали, был завешен занавеской, образовавшей некоторое подобие отдельной каюты. Джиудичи иногда ворчал на неудобства. Из-за недостатка пресной воды приходилось мыться морской, — и итальянский корреспондент негодовал на то, что она не мылит мыла.

В общем же оба иностранца были людьми общительными и компанейскими, и мы очень скоро сошлись с ними довольно близко. Джиудичи — острил и рассказывал анекдоты из политической жизни Берлина. Он постоянно жил там в качестве представителя своей газеты. Объяснялся я с ним по-французски, причем он неизменно величал меня «cher confrère» (дорогой собрат).

Во время обеда, ужина и вечернего чая кают-компания являлась своего рода клубом, где обсуждались всякие экспедиционные дела. В разговорах невольно приходилось упоминать имя иностранцев. Это было крайне невежливо, так как по-русски они не понимали и знали в то же время, что речь идет о них. Выход был найден. В разговорах между собой в их присутствии мы стали называть их «китайцами». Гуля мы называли «северным китайцем», а Джиудичи — «южным китайцем». Это мы делали для того, чтобы их не обижать. Наши же матросы — любители всякого рода прозвищ — называли Джиудичи, по созвучию с его именем, «Джиу-джитсу», [1] а Гуля — просто «старик».

«Красин» ушел из Бергена в ночь на 24 июня. У норвежцев 24 июня было двойным праздником: воскресенье и день Ивана-Купалы, который празднуется по старинному норвежскому обычаю. В ночь на Ивана-Купалу там принято жечь смоляные бочки и плясать вокруг них.

На склонах гор вокруг Бергена мелькали огни костров,

---

[1] Так называется японская борьба

возле них отплясывала молодежь. Шел дождь, но танцующие не обращали на него внимания и танцовали, держа раскрытые зонтики над головой. Вообще в Норвегии дождь — самая обычная погода. В Бергене даже существует пословица: «Лошади пугаются, когда видят даму без зонтика». Впрочем, пословица эта теперь устарела: в Норвегии почти нет лошадей — вся страна, а особенно города, перешли целиком на автомобильную тягу. Содержать лошадь в Норвегии обходится слишком дорого.

В эту ночь множество моторных шлюпок и яхт уходило за город. Все они были наполнены молодежью, отправлявшейся отдыхать. Каждая экскурсия считала своим долгом подойти к «Красину» и некоторое время сопровождать его. Вслед нам неслись приветственные крики и пожелания счастливого пути. Все провожающие были хорошо видны, — стояла белая ночь.

СПАСИТЕ НАМ АМУНДСЕНА!

«Красин» шел по шхерам, и мы не переставая любовались красотами норвежских фиордов и гор. Иногда же, чтобы сократить расстояние, ледокол выходил в открытое море, вместо того чтобы итти по извилистым, а подчас и мелким для него проливам.

На ледоколе все вошло в скучноватую колею дальнего плавания. На стенах появились всякого рода расписания. В одном сообщалось, в котором часу обедать, ужинать, пить чай. В другом — кто что должен делать в случае пожара. В третьем — кому в какую шлюпку садиться во время кораблекрушения. Журналисты ежедневно выпускали бюллетени, которые они сами печатали на пишущей машинке. Это была наша судовая газета. Содержание бюллетеней бралось из разных радиосообщений, получавшихся нашей судовой станцией.

На следующий день после выхода из Бергена одно из таких сообщений вызвало на «Красине» суматоху. Несколько человек, сидя после ужина в кают-компании, мирно калякали о судовых делах. Вдруг кто-то вбежал и воскликнул:

— Нобиле спасен!

— То есть как это спасен?

— А очень просто: читайте телеграмму.

Шведское телеграфное агентство сообщало:

«По полученным только что сведениям, шведский поручик Лундборг на самолете «Фоккер» спас Нобиле и одного итальянца. При третьей попытке снизиться на месте лагеря группы самолет скапотировал. Снесено шасси. Поручик Лундборг при аварии остался цел и невредим». [1]

— Да, ведь, это сообщает *шведское агентство*, — недоверчиво протянул кто-то. — Ему не очень-то следует доверять.

Впрочем, дальнейшие полученные нами сведения показали, что шведское агентство говорило правду, хотя и не совсем.

Лундборг спас только одного Нобиле. За второго итальянца шведские редакторы приняли, повидимому, *Титину*, которую Нобиле взял с собою со льдины. Титиной звали фокстерьера, собаку Нобиле. Она совершила весь полет на «Италии», а во время катастрофы вывалилась из ее разбитой гондолы вслед за своим хозяином.

Подробности крушения самолета Лундборга тоже были противоречивы. В одной телеграмме мы читали:

«Результаты аварии самолета Лундборга не должны быть серьезными. Запасные части имеются на судах «Квест» и «Танья». Вполне возможно сбросить на парашютах винт и лыжное шасси. С помощью итальянских механиков самолет может быть быстро исправлен. Лундборг подготовит пло-

---

[1] Самолет скапотировал — значит: ударившись носом о место спуска, перевернулся. Шасси — приспособление, несущее лыжи или колеса самолета.

Б. Г. Чухновский и Д. Южин.

щадку для взлета. Шведские самолеты вылетели со Шпицбергена, чтобы попытаться спасти Лундборга». [1]

В другой же телеграмме говорилось совсем другое:

«25 июня шведские летчики должны полететь к месту аварии Лундборга, чтобы спасти его. Они постараются спуститься на лед, так как предполагают, что самолет Лундборга совершенно разбился».

Во всяком случае для нас было ясно, что шведская спасательная экспедиция у Шпицбергена действует во-всю. В телеграмме упоминались два ее судна «Квест» и «Танья». «Квест» был известен в истории полярных плаваний. В 1921 году на нем отправился в южнополярные страны английский исследователь Эрнест Шекльтон. Это было четвертое и последнее антарктическое путешествие знаменитого англичанина. Во время этого путешествия Шекльтон внезапно умер от разрыва сердца. Его спутники похоронили его на острове Южная Георгия.

Шведские летчики работали не покладая рук, хотя и не совсем удачно. Нобиле был спасен, но какой ценой? Спасший его летчик сам очутился в плену на льдине и вдобавок еще разбил свой самолет.

Все эти телеграммы, относившиеся к спасению Нобиле, вызвали на «Красине» множество разговоров. Нам предстоял еще длинный путь. На нем могли встретиться еще тысячи препятствий. А тут шведы уже спасают людей группы Нобиле.

— Останется что-нибудь на нашу долю? — говорили у нас некоторые.

— Будет ли кого спасать?

— Не зря ли идем в такую даль?

Ответом на эти сомнения явилась радиотелеграмма из Москвы: «Подтверждаю вторично следование без замедле-

[1] В этой телеграмме речь шла о механиках, входивших в состав группы Нобиле.

ния на север Шпицбергена, где приступите немедленно к работе для достижения района Фойна и розыскам и спасению экипажа «Италии», а также Амундсена».

Телеграмма была подписана председателем Комитета помощи Уншлихтом. И наша «коробка» (так моряки называют корабли) продолжала итти и итти вперед, на север, к вечным льдам.

За всеми этими событиями мы и не заметили даже, что пересекли полярный круг.

В полночь с 26 на 27 июня мы вышли в открытый океан. Но это была не ночь, а день, так как уже сутки мы шли за полярным кругом. Солнце не заходило и медленно катилось по северной стороне горизонта. Золотой столб его отражения в воде слепил глаза. Наверху на горах был снег, внизу — гранит, мох и водопады. Коричневые скалы Лофотенских островов расступались, а впереди расстилались голубые просторы Атлантического океана. Вода была спокойна точно в озере. Вокруг, изгибаясь и прыгая, играли дельфины. А иногда вдруг из воды вздымался целый фонтан пены, и откуда-то из глубины вылетала черная касатка — особая порода маленьких хищных китов.

Невозможно было оторвать глаз от всей этой картины. И спать не хотелось, так как не было ночи.

Перед нами был мыс Анденес (Утиный нос), на котором раскинулся рыбачий поселок того же названия. «Красин» остановился и загудел.

Вскоре показалась маленькая шлюпка, которая, приближаясь, плясала на зыби, набегавшей из океана. Гребцы — старик и мальчик — усердно выгребали к ледоколу. Два норвежских лоцмана пересели в шлюпку. Чередуясь между собой, они вели нас от самого Бергена. Тепло попрощавшись с ними, мы передали им письма на родину, в далекий теперь СССР. Снизу они приветливо махали нам руками, в то время как их шлюпка, медленно двигаясь к берегу,

таяла в широком солнечном отражении, которое расплавленным золотом колыхалось на воде.

Ветерок с океана заносил запахи соли, иода и сырость Гольфстрема. Этот же ветер гнал на нас рыбачий бот. Вот он поровнялся с «Красиным» и зачалился за брошенный ему конец (веревку). Бот скакал как щепка на мощной океанской зыби. Загорелые рыбаки и румяные рыбачки доставили нам свежую треску. Та самая железная корзина, в которой поднимался президент Академии наук, выполняла теперь свое прямое назначение. Кран опустил ее в бот, и она поднялась оттуда полная серебристой рыбы. Рыбакам из Анденеса ее заказали по радио. Один норвежец взобрался по штормтрапу на ледокол получить деньги.

Это были последние люди, провожавшие нас у европейских берегов. «Красин» двинулся прямо в открытый океан.

Позади остался рыбачий бот, качавшийся на волнах так, что иногда целиком видна была его палуба. На ней стояли, держась за снасти, хорошо одетые, веселые люди. Ветер развевал белокурые стриженые волосы женщин и доносил их крики:

— Счастливого пути! Спасите нам Амундсена!

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

Чем дальше уходил «Красин» на север, тем делалось все холоднее и холоднее. Можно было подумать, что наступает зима. А, ведь, был конец июня.

На ледоколе шла суета: штурман Петров и кладовщик Исаичев раздавали полушубки, зимние шапки с наушниками, фуфайки и высокие сапоги. Те, у кого было свое зимнее обмундирование, уже надевали его, когда выходили на верхнюю палубу. Помощники капитана, отправляясь на вахту, облачались в бараньи шубы, крытые синим сукном, с блестящими форменными пуговицами. Вскоре весь «Красин» приобрел зимний вид.

Мы, журналисты, каждый день бегали смотреть на градусник, висевший на капитанском мостике. Ртутный столбик опускался все ниже и ниже. Наконец температура упала почти до нуля. Пронзительный холодный ветер свистал и завывал вокруг. Натянутые тросы и канаты звенели под его ударами как струны. Ветер забирался за воротник, в самые маленькие щелочки одежды. На верхней палубе стало совсем пустынно. Только вахтенный помощник капитана ходил взад и вперед по мостику, да рулевой матрос, держась за штурвал [1] и устремив глаза вдаль, стоял в рубке за стеклом.

Веселые норвежские берега, где ежеминутно навстречу нам попадались суда, остались далеко позади. Вода в море потемнела и окрасилась в холодный сизый цвет. Сотрясаемый машинами, «Красин» дрожал и, покачиваясь на океанской зыби, неутомимо шел вперед. Волны катились мимо него ровными, тускло блестевшими грядами. За кормой шумела и плескала вода, внутри корабля что-то скрипело и вздыхало. Иногда начинало шипеть радио. И только эти звуки, сопровождавшие бег ледокола, нарушали суровую тишину безбрежной водной пустыни, расстилавшейся вокруг.

А внутри ледокола было тепло, даже жарко. От машин во всех направлениях змеями расходились трубы, по которым бежали струи пара, нагревавшие все жилые помещения. Да и сами раскаленные машины прогревали насквозь весь стальной корпус корабля. До того было тепло, что в некоторых каютах летали даже мухи, сопровождавшие нас от самого Ленинграда в качестве бесплатных пассажиров.

С этими горячими паропроводными трубами у меня связаны два воспоминания. Два раза я попал в довольно глупое

---

[1] Колесо с рукоятками, соединенное цепями с рулем. Когда штурвал вращают, вертится и руль.

положение, о котором никому не рассказал на ледоколе, чтобы не показаться смешным.

Я принимал некоторое участие в общественной жизни ледокола: работал в редакционной коллегии стенной газеты «Наша экспедиция», печатал заменившие ее потом бюллетени, участвовал в культурной комиссии и т. п. В награду за это председатель судового комитета тов. Филиппов предложил мне ночевать вместо кают-компании в каюте судового комитета. Это меня очень устраивало, так как там никто не мешал мне писать. Я немедленно перебрался в это крохотное помещение в восемь кубических метров — не больше. В каюте был небольшой деревянный шкафик, в рост человека, приделанный к борту. Шкаф запирался на французский замок, который защелкивался сам. На дне этого шкафа проходили трубки парового отопления, которые были так горячи, что к ним нельзя было прикоснуться. Желая нащупать внутри шкафа крючки, на которые можно было бы повесить вещи, я забрался внутрь. Неожиданно дверца захлопнулась вслед за мной, замок защелкнулся — и я очутился в ловушке.

Положение мое было не из веселых. Вокруг была абсолютная тьма. Проклятые трубки поддавали такого жару, что через минуту я буквально обливался потом. Выбраться же не было никакой возможности. Я мог орать и стучать сколько влезет — все равно никто не услыхал бы. Кругом были металлические стены каюты, обшитые деревом, сквозь которые ничего не слышно. Вдобавок ледокол шел, и шум машин все равно заглушал все звуки. А двери каюты были заперты па замок изнутри; следовательно, нельзя было даже рассчитывать, что кто-нибудь случайно войдет в нее. Упершись в дверцу шкафа плечом или погами, я мог бы легко выломать ее, но я не решался сделать это. В этом случае мне уже никак не удалось бы скрыть это происшествие, и я навсегда сделался бы посмешищем. А это для меня было

еще неприятнее, чем сидеть в темном шкафике, в котором я с трудом поворачивался и задыхался от жары.

Я нащупал внизу некоторое подобие полки и присел на нее, чтобы хладнокровно обдумать, как выйти из положения. Так просидел я несколько минут. Мне пришло в голову, что, быть может, где-нибудь в шкафу лежит какой-нибудь твердый тонкий предмет. Его можно было бы пропустить в щель, где дверца примыкала к косяку, и попытаться отжать предательский язычок замка.

Я стал шарить в потемках руками и вдруг нащупал маленькое ружье, какими пользуются в тирах для стрельбы в цель.

«Раз здесь ружье, стало быть, должен быть и шомпол», подумал я и тут же в углу наткнулся пальцами на его тонкий холодный прутик.

Я очень обрадовался, схватил его, протиснул в дверную щель и стал работать им как рычагом. Через несколько мгновений щеколда замка выскочила из гнезда, и я, совершенно ничего не попортив, вышел на волю. Как приятен показался воздух и свет каюты после духоты и тьмы, в которые я так неосторожно попал!

С этим чортовым шкафиком мне вообще не везло. В нем же произошел и второй трагикомический случай — на этот раз уже не со мной самим, а с моими сапогами.

Я купил в Бергене штиблеты на резиновых подошвах, которые очень приняты в Норвегии. Когда стало холодно, я переобулся в высокие русские сапоги, а штиблеты оставил в каюте. Наша каютная прислуга Ксения, желая, повидимому, приучить меня к порядку, спрятала их во время уборки все в тот же шкафик.

Вечером, когда я делал записи в своем дневнике, меня все время отвлекал неприятный запах, наполнявший каюту. Даже открытый иллюминатор не помогал. Я начал заглядывать во все закоулки, не горит ли что.

Когда я открыл свой знаменитый шкаф, я невольно отшатнулся: он весь был наполнен отвратительно пахнувшими парами каучука. Услужливая Ксения поставила норвежские штиблеты прямо на паропроводные трубки, и, когда пустили пар, резина стала плавиться. Я схватил свою обновку. Плотные резиновые подошвы представляли собою желтое горячее желе, с которого капали резиновые слезы.

Тут не пожалуешься на холод — скорее наоборот.

Рано утром 28 июня «Красин» прошел Медвежий остров — он лежит на полпути между Норвегией и Шпицбергеном. Наблюдатель не сходил с марса — площадки почти на самой верхушке фок-мачты, на высоте 25 метров. Была надежда обнаружить следы «Латама», на котором летел Амундсен. Полученная нами телеграмма гласила, что с сотен рыбачьих судов видели самолет «Латам», летевший в направлении к Медвежьему острову. Но море вокруг было пустынно. Лишь полосы густого тумана скользили над черной водой. Медвежий остров, имеющий в длину километров двадцать, был виден целиком от своего Северного мыса до мыса Бык на южной оконечности. Остров весь был в тумане как в дыму. Из клочьев тумана торчали черные острые скалы его неприветливого побережья.

Делалось все холоднее — термометр стоял уже на нуле.

ПЕРВЫЕ ЛЬДЫ

Наш синоптик (метеоролог) В. А. Березкин был командирован в экспедицию Главным гидрографическим управлением и должен был все время производить научные наблюдения. На верхнем мостике «Красина» он устроил небольшую метеорологическую станцию. К борту мостика был привинчен специальный ящик, стенки которого состояли из решеток, пропускавших воздух. Внутри ящика находились

самопишущие приборы. Приборы действовали при помощи часового механизма и сами отмечали на бумажной ленте величину атмосферного давления, температуры и влажности воздуха. Возле ящика на небольшом флагштоке развевался *колдунчик* — матерчатый конус, основанием которому служил проволочный кружок, привязанный к флагштоку. Колдунчик показывал направление ветра. Несколько раз в день метеоролог еще ставил на ветру анемометр — прибор для измерения скорости ветра. От ветра вертушка анемометра начинала вращаться так быстро, что металлических крылышек ее совсем не было видно. При этом она жужжала точно шмель. А стрелка на циферблате инструмента показывала, сколько метров ветер пролетает в одну секунду.

Точно такие же наблюдения над тем, что делается в атмосфере, производят метеорологи на всех метеорологических станциях всего мира. Цифровые сведения о результатах их наблюдений радиостанция «Красина» принимала ежедневно. Березкин сводил их в единую синоптическую карту, которая позволяла судить о том, какую следует ожидать погоду. Кроме того, все эти данные нужны ученым для изучения и описания климата полярных стран.

Затем Березкин производил наблюдения над морской водой. Особый прибор — батометр — опускался на стальном тросе в море. При помощи этого инструмента узнают температуру и плотность воды на различных глубинах. По этим данным определяют направление морских течений, а также и то, теплые они или холодные. Это нужно знать и мореплавателям и ученым.

Наблюдения надо было производить несколько раз в день, а результаты их записывать, и таким образом нашему синоптику приходилось работать не покладая рук. Все пробы морской воды Березкин аккуратно собирал в бутылочки, которые хранились у него в большом порядке с наклеенными ярлычками. Все они были расставлены по

гнездам в большом плоском деревянном ящике. Матросы называли этот ящик аптекой, а пузырьки с водой — касторкой. Последнее название имело свой смысл: вертеть ворот, подымавший трос с батометром, подчас с большой глубины, было довольно тяжело. А самого Березкина, повидимому, за его «аптеку» и по созвучию с его фамилией, они между собой называли Касторкиным.

Березкин был очень скромен и всегда держался в тени, несмотря на то, что он производил важнейшую научную работу в экспедиции. Каково же было его смущение, когда он узнал, что пылкий Джиудичи в одной из своих корреспонденций в «Корьере делла сера» назвал его «illustrissimo professore», т. е. знаменитейший профессор. Джиудичи показал мне приготовленную к отправке телеграмму, где это было написано, и я поспешил рассказать Березкину о его новом титуле.

Он возился в это время на мостике у своей походной станции.

— Скоро льды, — сказал наш метеоролог, чтобы переменить разговор.

И точно в ответ на его слова на нас набежала волна студеного тумана. Туман разливался желтоватыми струями, он повисал на мачтах плотными клочьями, он мягко наваливался на черную воду, которая тяжело колыхалась внизу. Стоя на верхней палубе, мы не видели своего собственного корабля. Ледокол замедлил ход. Гудок ревел ежеминутно. Он посылал предупреждение случайному встречному судну, забредшему в эти безлюдные края. В тумане звук свистка раздавался сипло и заглушенно.

Густой полярный туман предупреждал о том, что льды приближаются. Внезапно в его разрыве мы увидали первую льдину. Мимо нас плыл плоский как стол айсберг. Он был невелик и торчал над водой всего на высоту одноэтажного дома. Качаясь на океанской зыби, льдина медленно и оди-

ноко плыла мимо нас. Ее острый, источенный водой нос был похож на птичий клюв. Он, равномерно кивая, клевал волны, уносившие льдину на юг.

Это было первое приветствие Севера.

Туман поредел снизу, но продолжал обнимать небо серой пеленой. Показались льдины — еще и еще, маленькие и большие, желтые — изъеденные водою, и белые — опушенные снегом. «Красин» зашуршал, заскреб по ним своими круглыми бортами и дном. Ледокол врезался в кромку льда.

Это была сплошная каша мелко-битого льда. В этой «каше» отдельные крупинки доходили до 20 метров в поперечнике. Ледокол, не меняя курса, раздвигал льдины и шел наперерез. Лед быстро густел. Громоздясь одна на другую, льдины ежесекундно меняли свои очертания. Перед нами проходили то черные промоины с желтыми краями, то набросанные в беспорядке синие глыбы, то ровные белые площадки со следами зверей на снегу. Шпицберген был уже близко, но из-за тумана его не было видно.

Шуршание и треск сменились громовыми ударами и рокотом льдин, продиравшихся под килем. «Красин» содрогался как в землетрясение. Мелко-битый лед сменился крупно-битым. Льдины измерялись уже сотнями метров. Удары стального форштевня [1] о них напоминали пушечные выстрелы. Удар — и перед «Красиным» вдруг открывалась трещина, и льды пропускали ледокол. Образовавшиеся льдины расходились по сторонам. Они выворачивали свою размытую зеленую подводную часть и обдавали нос «Красина» пенистыми водопадами. А иногда могучим наскоком они сбивали ледокол с его курса. Он шел уже вдвое медленнее, чем по чистой воде.

На капитанском мостике непрестанно раздавались звонки телеграфа управления, ведущего в машину. Ход то замед-

---

[1] Острие корабельного носа.

лялся, то усиливался, то перекладывался на задний. Рулевой матрос, напряженно вращая штурвал, все время выправлял курс ледокола. То и дело на мостике слышно было:

— Право руля!

— На десять градусов левее!

— На румбе![1]

— Так держать!

Картушка компаса в штурманской рубке не переставая скакала то в одну, то в другую сторону. На морских компасах стрелки не видно. К ней прикреплен легкий круг с делениями — картушка.

Началась настоящая работа ледокола.

ШПИЦБЕРГЕН

Льды то редели, то снова густели и крепли. Это были нескончаемые массы крупно-битого льда, который дрейфовал, т. е. медленно двигался, погоняемый ветрами на юг. Это был гигантский ледоход, в сотни, в тысячи раз более мощный и величественный, чем на самых больших реках. Термометр все время стоял на нуле. Влажный ветер пронизывал насквозь. А вечный день не давал уснуть. В тех местах, где сплошной лед прерывали полосы чистой воды, вырастала стена густого полярного тумана и прикрывала «Красина» точно пологом. Туман — неизменный спутник льдов. А полярный туман подчас так плотен, что в нескольких шагах буквально ничего не видно. «Красин» выполнял правила судоходства и во время тумана начинал реветь, но на голос ледокола никто не откликался. Пусто было вокруг. Людей не было, но зато были птицы. Невидимая земля была близко — и нас встречали ее пернатые обитатели. Глупыши, нырки, кайры, чайки, гагары носились

[1] Это значит, что ледокол идет по назначенному курсу.

Это были нескончаемые массы крупно-битого льда.

вокруг ледокола и, повидимому, чувствовали себя превосходно среди этих льдов и туманов.

Когда ледокол шел по разводьям, мы забавлялись тем, что бросали в воду куски хлеба. Птицы кувырком валились сверху и ныряли в ледяную воду за добычей. Потом они взлетали, и в воздухе начиналась драка за лакомый кусок, так что только пух летел. Иногда, вытянув шеи и быстро-быстро перебирая лапками, они скользили перед ледоколом, едва касаясь воды. Зачем это они делали, не знаю, — наверное, от избытка чувств. А иногда они ныряли в воду с одной стороны ледокола и, к нашему удивлению, спустя несколько минут показывались из воды с другой его стороны. Все время слышен был их гомон, резкие крики и свист. Для них в эту холодную пору уже наступила весна.

Так два дня мы шли во льдах, где все было неприветливо и серо.

Прошли уже две недели со дня нашего выхода из Ленинграда. Я помню, как некоторые досужие математики вычисляли перед нашим уходом, что через 9—10 дней мы приступим к спасательным операциям. А вот шел уже 15-й день, и нам до мыса Лей-Смита оставалось значительно больше 500 километров — и притом самая тяжелая часть пути. А ведь погода нам помогала — ни разу не было шторма и вообще никаких неприятных неожиданностей. Правы были моряки, которые говорят, что на море можно только *предполагать*, а не говорить наверное.

Сидя в каюте нашего доктора, мы толковали с ним обо всех этих вещах под непрестанный шум разбиваемых льдин[1].

Вдруг ледяная сумятица стихла. На верхней палубе послышался топот людей, выбегавших наверх. Я тоже вышел вслед за ними. Не знаю, как и когда это произошло,

[1] Доктора Антона Владимировича Средневского нет уже в живых. В мае 1934 года он скончался в Ленинграде от брюшного тифа.

но туман совершенно исчез. «Красин» шел по чистой воде, и перед нами во всей своей сверкающей красе развернулся Шпицберген.

«Красин» шел вдоль острова Форланда Принца Карла, в 20 километрах от него. Но он казался совсем близко — так чист был воздух. Зазубренная цепь снеговых гор то розовела, то голубела под мягкими лучами низкого негреющего ночного солнца. Белые зубцы Форланда покоились в величественной тишине. В промежутках между высокими горными пиками прямо в море сбегали огромные белые ледники. Еще дальше, чуть видимые, серели остроконечные массивы Западного Шпицбергена. Небо было бледно-голубое, без единого облачка. Вода стала синей. Лед, оставленный позади, блестел искрами и переливался на солнце. А далеко впереди снова виднелись льды. Мы пересекали ветвь Гольфстрема, промывшего себе дорогу к Шпицбергену. Потеплело. Температура поднялась до 5—6 градусов выше нуля. На верхнюю палубу высыпали все, кто только мог. Все молча любовались далеким полярным островом. Но любоваться приходилось сквозь «консервы», т. е. предохранительные очки с синими, зелеными, дымчатыми стеклами. Глаза не выдерживают сочетания яркого солнца, блестящего льда и белых снегов. Не принявший мер предосторожности рисковал заболеть полярной слепотой. Вместо глаз у всех были теперь черные, ничего не выражавшие кружки очков.

На свободной воде «Красин» шел полным ходом в 12 узлов и вскоре снова врезался во льды. Весь горизонт был охвачен ледяными полями. Только справа виднелись в тумане серые громады Шпицбергена. Знакомое уже шуршание сменилось треском, треск — грохотом. Лед царапал дно ледокола, бил по бортам, кусал броню и сотрясал корабль. Минутами казалось, что ледокол ломается на части, что вот-вот сейчас рассыплются как спички

его бесчисленные стальные крепления. «Красин» медленно ворочался в своем выдавленном во льдах ложе. Внизу кувыркались и бились о борты изломанные зеленые льдины. Они пучили воду, которая пенилась и перекатывалась через них. Подрезанный снизу нос ледокола, шурша и колеблясь, всползал на лед своим побелевшим от ударов форштевнем и внезапно обрушивался вниз. Лед не выдерживал страшной тяжести и с треском ломался. Черная щель бежала вперед по ледяному полю. В нее втискивался «Красин». Он расширял ее и раздвигал покрытые рыхлым снегом льдины. Льдины ныряли и сердито колотились о днище ледокола. За кормой бурлила ледяная каша, которую размешивали винты. Черный канал, пробитый «Красиным», тянулся сзади извилистой лентой, быстро терявшейся среди нескончаемых торосов.

Наступило 1 июля. «Красин» одну за другой оставил позади бухты Кингсбэй и Виргобэй. В Виргобэй перешел пароход «Читта-ди-Милано» — об этом мы узнали по радио. Позади остались острова Амстердам и Моффен. «Красин» ломал лед в виду острова Лоу, у самой Северо-восточной Земли. Пролив Хинлопен остался справа от нас. Мы находились уже за 80-м градусом северной широты — у предельной черты, доступной для мореплавания. «Красин» стремился к проливу между мысом Нордкапом и группой Семи островов. Они уже видны были в отдалении.

У СЕМИ ОСТРОВОВ

Льды крепли. Ледокол продолжал грохотать и вздрагивать. Часы проходили за часами. Вокруг нас были ледяные поля, перерезанные черными полыньями. Семь островов медленно приближались. Вдали на фоне затуманенных громад Нордкапа, у самого входа в пролив Беверлисунд, видно было крохотное пятнышко.

— «Браганца»! — громко сказал стоявший на мостике профессор Гуль. Держа у глаз бинокль, он протянул руку по направлению к пятнышку.

«Браганцу» — двухмачтовое норвежское моторное судно в 300 тонн — итальянцы зафрахтовали (наняли) для поисков группы Нобиле. Маленькое суденышко отважно пробиралось сквозь льды. На «Красине» только-что была принята телеграмма с «Браганцы»:

«Капитану «Красина». Находимся на юго-восток от вас и к западу от Нордкапа. От Нордкапа до Кап-Платена тонкий лед, по которому вы легко пойдете. Желаю счастья капитан!

Капитан «Браганцы» *Ларсен*».

Говорили, что где-то в этом районе действует и шведский «Квест» — судно такого же промыслового типа, как и «Браганца», но мы его не видали. Впереди нас уже никого не было, кроме бедствующего во льдах экипажа «Италии».

Капитан Ларсен ошибался, говоря, что мы «легко пойдем».

С большим трудом «Красин» добрался наконец до Семи островов. Вот они уже громоздятся слева от нас. Их темно-серые скалы, исчерченные снеговыми жилами, торчат из блестящего льда. Справа от нас высится Нордкап. Путь «Красина» лежал через ворота между островами и мысом. Но ворота эти на десятки километров были забиты льдом. Лед был сплошной и твердый как камень. Покрывавший его снежный наст блестел и играл на солнце словно хрусталь.

Никто до «Красина» не измерял глубины этого пролива. Надо было двигаться вперед очень осторожно. На каждом шагу здесь могли оказаться неведомые скалы, не дошедшие до морской поверхности. Каждый час на верхней палубе

ледокола начинал жужжать маленький мотор. Сквозь трещины во льду он опускал в воду лот — прибор для измерения глубин. Лот состоит из свинцовых гирь, подвешенных к стальной проволоке длиной в километр. Но глубина не грозила ледоколу ничем — лот показывал все время сотни метров.

Главным препятствием был неприступный ледяной барьер между Семью островами и Северо-восточной Землей. Лед становился все толще. Лед толщиной до одного метра ледокол ломает легко, от одного до двух — с трудом. Но здесь толщина льда была больше двух метров. Вся эта плотная масса льда была покрыта бесчисленными торосами — огромными ледяными буграми. Гряды торосов пересекали ледяные поля во всех направлениях. Высота торосов доходила подчас до 10 метров. Они состояли из смерзшихся ледяных глыб и вырастали буквально на каждом шагу. Ледокол ничего не мог с ними поделать. Невольно рождалась мысль:

— Как передвигаться человеку по такому ужасающе неровному ледяному полю?

— Что станет с самолетом, если обстоятельства вынудят его спуститься здесь?

А между тем наша радиостанция сообщала нам, что полеты продолжаются. Норвежские летчики Риссер-Ларсен и Лютцов-Хольм, итальянские — Маддалена и Пендзо в течение всего июня совершали полеты к группе с палаткой. Не всегда им удавалось заметить ее. Но группа Нобиле всегда видела их и тотчас же передавала об этом по радио.

Смельчаки-летчики буквально рисковали жизнью. К этому времени радиостанция «Красина» связалась с «Малыгиным», и мы узнали о смелых полетах М. С. Бабушкина. «Малыгин» был далеко от нас, у юго-восточных берегов Шпицбергена. Ледяную крепость осаждали со всех сторон.

Пешком люди также пробирались по этим, казалось, неприступным ледяным полям. Всем было известно, что где-то среди льдов движется группа Мальмгрена. Теперь мы видели эти льды своими глазами. И каждый ясно представлял себе, как три истощенных человека карабкаются по торосам, перебираются через опасные трещины и обходят разводья во много километров длиной. Прошел уже целый месяц, как они покинули группу с палаткой. Никто не знал, где они находятся. Было лишь известно, что они идут в направлении на мыс Нордкап, т. е. туда, где сейчас был «Красин». По прямой линии от группы с палаткой до Нордкапа было километров полтораста. Но легче пройти пять километров в обычных условиях, чем один по такому льду.

А, может быть, эти люди совсем близко.

И вдруг по «Красину», стоявшему среди льдов, разнеслась тревога: на далеком расстоянии по льду двигался человек.

На верхнюю палубу, застегиваясь на ходу, выбегали люди. Вдоль борта, расставив ноги, стояли наблюдатели с биноклями у глаз. Бинокли шарили по торосам. Раздавались возбужденные голоса:

— Правее!

— Левее!

— Ниже!

— Выше!

Внезапно свисток, шипя и выпуская белый пар, покрыл людской гомон своим густым басом.

Но «человек» исчез, точно провалился. Синие тени торосов спокойными пятнами лежали на искрящемся снегу. Одна из них была принята за далекого человека. Тревога оказалась ложной.

Наши дела становились все хуже. Было ясно — ледоколу не под силу форсировать пролив. Лед заткнул его, точно

пробка. Оставалась надежда, что Семь островов можно будет обойти с севера. И «Красин» двинулся в обход островов. Ледокол, все время ломая льды, шел медленно. Иногда он останавливался, чтобы промерить глубину. Прибавились новые остановки из-за поломок в машинах. Машины работали напряженно, и некоторые их части сдавали. Приходилось останавливаться, пока наши механики чинили повреждения. Затем ледокол снова двигался в путь.

Перед нами проходили забитые льдом пустынные проливы и покрытые снегом скалы. Надежда, что где-нибудь здесь может оказаться группа Мальмгрена, не оставляла нас. По временам вперемежку раздавались рев свистка и пронзительный вой сирены.

Долго после этого вахтенные и добровольные наблюдатели следили, не мелькнет ли где-нибудь на берегу струйка дыма от костра. В этом краю деревья не растут, но морские течения наносят на побережье так называемый плавник. Это — бурелом. Из года в год, из столетия в столетие гигантские сибирские реки несут его из тайги в Северное Полярное море. Морские течения подхватывают эту древесную добычу, увлекают ее на запад и заносят даже на Гренландию. А воды Гольфстрема несут древесные обломки из южных стран на дальний север. Для бедствующих людей плавник — сущий клад. Прежде всего зажечь костер и согреться. А когда нет тумана, дым от костра могут заметить на огромном расстоянии и прийти на помощь.

Но нет! Все было неподвижно и пусто вокруг. Кроме нас, здесь, у Семи островов, не было людей. Зато зверья было сколько угодно. Морские птицы носились вокруг «Красина» и затевали в воздухе свои крикливые драки. На снеговых площадках лежали тюлени и грелись на солнце, которое людям казалось чересчур холодным. Мирно

дремля, тюлени располагались кружком вокруг лунок — отверстий во льду, готовые убраться туда при первой тревоге. По временам они вздергивали вверх свои усатые головы, а затем снова погружались в сон. Мамаши лежали окруженные малышами. Изредка можно было заметить моржа, развалившегося точно корова на лугу. В некоторых лежках мы насчитывали по нескольку десятков тюленей. По мере приближения ледокола они немедленно исчезали. Подобраться к ним близко никак нельзя было, и все наблюдения я производил в бинокль.

Снег был исчерчен следами звериных лап. Вдруг на большой плоской льдине я заметил цепочку следов, точно по снегу прошел старик. Следы были частые и близкие друг от друга. Какой-то человек, семеня и волоча за собою ноги, шел здесь в глубоких кáлошах — и, видимо, недавно. Он ставил ступни параллельно друг другу, даже слегка заворачивал носки внутрь и загребал ими снег.

— Вот он! — закричал кто-то не своим голосом. Снова послышался топот ног, бегущих по верхней палубе, и оживленные захлебывающиеся голоса.

Между торосами двигалось бесформенное белое пятно. Оно сливалось цветом с окружающим снегом, так что подчас его невозможно было отличить. Но в бинокль ясно был виден желтоватый косматый зверь, быстро уходивший в сторону от ледокола. Полярный медведь был в полукилометре, не меньше. Мотая головой и переваливаясь, он отмерял саженные шаги, за которыми не поспеть бегущему человеку. Иногда он останавливался и, опасливо оглядываясь, поднимал голову кверху. Тогда можно было хорошо разобрать три черные точки на маленькой белой голове: два глаза и нос. Он глядел, он нюхал воздух — и ничего не понимал. По льду карабкалось огромное черное чудовище с черным хвостом, который клубился в воздухе. Ветер заносил с этой неведомой махины разные не-

приятные запахи, которых не встретишь в чистом полярном воздухе. Оттуда слышны были звуки ненавистного крикливого человеческого голоса. Медведь сердито дергал головой и снова продолжал свой путь. Вскоре он исчез из вида.

ДВИГАТЬСЯ ДАЛЬШЕ НЕВОЗМОЖНО

Дни 1, 2 и 3 июля могут быть по справедливости названы днями битвы со льдами. Эта битва окончилась для нас неудачно. С каждым часом ход «Красина» все уменьшался. Сначала он пытался форсировать лед к югу от Семи островов, затем обошел их с запада и наконец стал пробиваться к северу от них. Всего за эти дни было сделано около 140 километров: в первый день — около 67, во второй — 45 и в третий — 27. Следовательно, средняя скорость ледокола была в эти дни сначала меньше трех километров в час, затем она стала меньше двух и упала в конце концов до одного с небольшим. Доходило до того, что в течение часа ему удавалось пробиться лишь на длину собственного корпуса, т. е. на 100 метров. Ледокол работал на пределе своего напряжения.

— Дальше итти нельзя, — говорил старший механик: — вы слышите? — стучит. С левым винтом неладно. Да и машинная команда, посмотрите, едва дышит? Люди все измотались до последней крайности.

Слово «стучит» пошло гулять по ледоколу, хотя, признаться, не все хорошо понимали, что оно значит. А значило оно вот что.

Ледокол остановился среди торосов. В полынью за кормой спустили шлюпку, и наши водолазы стали готовиться к своей тяжелой работе. На палубе появился воздушный насос. Плотный рябой водолаз Дмитриев оделся в шерстяное белье, а затем влез в толстую резиновую шкуру. У нее было только одно отверстие на плечах, окруженное

металлическим ошейником. К ошейнику прикрепили винтами медный шлем с глазами из толстого стекла. На ноги водолазу натянули сапоги, весившие более 10 килограммов каждый. У этих сапог (водолазы называют их *калошами)* подошвы были свинцовые, но в воде они казались не очень тяжелыми. Кроме того, на грудь и спину водолазу повесили груза̀ — круглые свинцовые плитки. На воздухе водолаз, конечно, с трудом двигался в таком одеянии, но зато хорошо тонул в воде. Матросы помогли ему перебраться через борт шлюпки, и он исчез в черной студеной воде. Два человека непрестанно вращали колеса воздушного насоса, и свежий воздух шел к водолазу по длинной резиновой трубке. Ее конец был прикреплен к затылку шлема. Кроме того, от водолаза в шлюпку вела толстая веревка, которой он был обвязан поперек тела. Вытаскивали его из воды при помощи этой веревки. Она же служила ему и «языком». В шлюпке сидел другой водолаз, высокий усатый Жолудев, и, держа конец веревки в руке, «разговаривал» со своим подводным приятелем. Дернет Жолудев веревку — спрашивает:

— Ну, каково, приятель, чувствуешь себя?

И Дмитриев под водой дернет *один раз* — отвечает:

— Все в порядке.

Дернет *два раза*, значит:

— Воздуху мало — вертите насос побыстрее.

Дернет *три раза*:

— Тащите наверх — устал.

А дернет больше *четырех раз* — ну тогда, значит, что-то случилось:

— Тащите скорей!

Вылез из ледяной воды Дмитриев, хватил стакан водки и сразу согрелся. Тогда полез Жолудев, а Дмитриев сидел и караулил с сигнальной веревкой в руке.

Когда они облазали всю корму ледокола, оказалось,

что старший механик прав: у левого винта была отломана лопасть. Поэтому и «стучал» дейдвудный вал, к которому снаружи привинчиваются лопасти. Тяжесть на валу была теперь распределена не одинаково, и он более тяжелой стороной ударял о свое ложе.

Большой опасности в этом не было — ледокол мог итти на двух и даже на одном винте. Но эта поломка была достаточно неприятна: она напоминала о том, что ледокол работает через силу. Водолазы сделали еще одно открытие — гораздо более неприятное: треснула рулевая рама, на которой висит руль. Конечно, потерять руль, в конце концов, тоже не так уж страшно — ледокол может управляться одними винтами. Но все же это — крайность. Очутиться без руля среди этих льдов, да с винтами, которые начинают ломаться, — удовольствие небольшое.

И подумать только — все это оборудование было сделано из крепчайшей никкелевой стали! Но и она не могла устоять перед страшными ударами о толстенные ледяные глыбы.

Двигаться дальше было невозможно и опасно. К вечеру 3 июля ледокол окончательно застрял к северо-востоку от Семи островов. До группы с палаткой все еще оставалось около 130 километров.

Полуночное солнце ярко освещает эти мрачные острова, от которых мы никак не можем отойти. Вдали на юге виден мыс Платен — голубой от теней на снегу. На почтительном расстоянии от нас виднеются черные точки. Это тюлени. Кое-кто сошел на лед обновить лыжи. Профессор Гуль ушел на лыжах далеко от ледокола. Возвратившись, он рассказал, что видел свежие следы медведя.

«МАЛЫГИН» ТОЖЕ ЗАТЕРТ ЛЬДАМИ

К этому времени у «Красина» установилась с «Малыгиным» прочная связь по радио. Оттуда приходили тоже мало

Кое-кто сошел на лед обповить лыжи.

утешительные вести. С 20 июня «Малыгин» был безнадежно затерт в сплошных ледяных полях на широте острова Надежды, в 60 километрах от него. До группы с палаткой «Малыгину» оставалось еще не меньше 400 километров. Между тем радиус действия самолета Бабушкина был всего 300 километров, то есть 600 километров в оба конца. Отважный летчик предложил смелый план. Примерно на полпути между стоянкой «Малыгина» и мысом Лей-Смитом лежит группа островов под общим названием Земля Короля Карла. Здесь решено было устроить промежуточную авиабазу. Полеты должны были совершаться в следующем порядке. *Полет первый* — Бабушкин с полным запасом бензина летит к Земле Короля Карла, устраивает там склад и возвращается к «Малыгину». *Полет второй* — самолет снова забирает полный запас горючего и летит на этот раз до группы с палаткой. Там он производит разведку, помогает потерпевшим крушение чем можно и возвращается назад. Но долететь до «Малыгина» ему уже нехватает горючего. Тогда он спускается на Землю Короля Карла, забирает бензин из ранее устроенного склада и летит к своему ледоколу.

Первый полет был совершен благополучно. Бабушкин с механиком Грошевым долетели до Земли Короля Карла и устроили там склад бензина. Но на обратном пути густой туман вынудил их снизиться на лед, где они провели больше суток. 25 июня самолет возвратился.

29-го вечером Бабушкин отправился во второй полет. Его сопровождали все тот же Грошев и радист Фоминых. Как только они поднялись, начались туман и шторм.

1 июля в нашем «Бюллетене» появилась полная беспокойства телеграмма с «Малыгина»:

«Бабушкин к 22 часам 30 июня еще не вернулся. Предполагаем, что он пережидает туман. Прошу распоряжения вашим корреспондентам, во избежание лишнего беспокой-

ства о Бабушкине, впредь до его возвращения, в прессу ничего не сообщать. Восточным ветром «Малыгин» зажат — у бортов торосистый лед. Приветствуем ваш переход через 80-ю параллель».

Телеграмма эта была отправлена через сутки после отлета Бабушкина. Ясно было, что радиосвязи с ним не было никакой. Были все основания тревожиться. И все-таки малыгинцы были столь вежливы, что не забыли поздравить нас с переходом через 80-ю параллель. Ведь «Красина» отделяла теперь от северного полюса — *всего тысяча километров.*

Прошло меньше чем два дня, и телеграммы с «Малыгина» стали поступать каждые две минуты.

Это были коротенькие отрывистые сообщения, но их на «Красине» буквально рвали из рук. Их не нужно было переводить, как итальянские или шведские телеграммы. Людей с «Малыгина» многие из нас хорошо знали, и на его корме развевался наш родной красный флаг. Телеграммы начальника Восточной экспедиции В. Ю. Визе были скупы на слова, но чувствовалось, что «Малыгину» здорово достается. Хорошего в них было мало.

«2 июля. 20 часов 10 минут.

«Под влиянием сильного оста [1] ледяные поля ломаются и находятся в сильном движении. «Малыгина» быстро дрейфует [2] к острову Надежды. Положение Бабушкина считаю тяжелым. Вероятно, он пережидает на ледяном поле, имея продовольствия по 6 июля. Прошу иметь в виду возможность оказания помощи Бабушкину. Пока видимость плохая. «Малыгин» остается у острова Надежды.

Визе».

Бабушкин находился от нас приблизительно в 500 километрах воздушного пути. А мы еще не спускали самолета,

---

[1] Восточный ветер.
[2] Т. е. несет льдом.

и «Красин» продолжал бороться со льдом. Ясно, что просьба Визе помочь Бабушкину была продиктована отчаянием. «Малыгин» ничем не мог помочь героическому летчику, и начальник Восточной экспедиции ухватился за последнюю надежду, почти безнадежную. Малыгинцы, как я потом узнал, так и прозвали остров Надежды островом *Безнадежности.* Но Визе продолжал надеяться. Вот его следующая телеграмма, полученная через две минуты:

«2 июля. 20 часов 12 минут.

«Вероятное место Бабушкина: 1) бухта Виктория на острове Короля Карла; 2) на льду между параллелями 78°30′ и 77° и меридианами 27° и 25°. «Малыгин» зажат в 6 милях к востоку от северной оконечности острова Надежды.

Визе».

Из этой телеграммы видно было, что самолет Бабушкина затерялся на пространстве в десять тысяч квадратных километров. Крохотная точка среди бесконечных ледяных полей. Выручить его может только мощный самолет и... счастье.

Еще через две минуты:

«2 июля. 20 часов 14 минут.

«В 13 часов в тумане на расстоянии двух миль вырисовался остров Надежды. «Малыгин» отходит к востоку. Положение Бабушкина прессе сообщено.

Визе».

Их несло прямо на остров с риском разбить о прибрежные камни. Теперь их снова относит назад, в море.

— Жарко было на «Малыгине» в эти часы, — заметил один из наших штурманов, читавший последнюю телеграмму.

Прошло еще двое суток. 4 июля с «Малыгина» были приняты обрывки телеграммы. Из нее видно было, что Бабушкин вернулся. Его самолет блуждал в тумане; два раза са-

дился на лед; раз чуть не утонул; радист Фоминых провалился под лед и едва не погиб. Но все хорошо, что хорошо кончается. Самое главное в этой бессвязной телеграмме было понятно:

— *Бабушкин вернулся.*

С начала малыгинской экспедиции этот неустрашимый летчик совершил уже четырнадцать полетов. Четырнадцать раз он подпимался в воздух и четырнадцать раз садился на лед. Он выходил невредимым из самых, казалось, отчаянных положений. В его храбрости и искусстве не могло быть никаких сомнений. Но все эти усилия нисколько пока не изменили бедственного положения экипажа «Италии».

Дела иностранных экспедиций тоже нельзя было назвать блестящими. «Красин» получал от них множество радиограмм.

Норвежские самолеты были слишком слабы, радиус действий у них был мал, и они не могли оказать никакой помощи группе с палаткой.

Шведы продолжали летать. 5 июля капитан Торнберг, пролетая над этой группой, сбросил ей продовольствие. В ночь с 5-го на 6-е летчик Шюберг спустился на лед у группы с палаткой и спас Лундборга — того самого, который спас Нобиле и в свою очередь очутился в том же положении, что и потерпевшие крушение. Больше шведам ничего не удалось сделать.

У итальянской экспедиции дела были без перемен. «Читта-ди-Милано» прямо сообщил нам о том, что «большинство спасательных экспедиций базируется на работе «Красина». Кроме того, «Читта-ди-Милано» ежедневно сообщал о положении группы с палаткой. Оно все время менялось. Лед, на котором она находилась, дрейфовал, т. е. перемещался в пространстве между островом Фойном и мысом Лей-Смитом. Группа с палаткой, не сходя с места,

делала в среднем по 5—6 километров в день. Ее относило то к западу, то к востоку, то к югу, то к северу. Она была во власти ветров и течений.

В эти дни в одном из наших «Бюллетеней» появилось следующее известие:

НАШИ ПЛАНЫ

(Сообщение профессора Самойловича)

В беседе с представителями печати профессор Самойлович сказал:

«Экспедиция перешла в новую стадию. Центр ее действия переместился в лётную часть. Перед летчиками сейчас стоят две задачи: *первая* — разведать ледяные условия, выяснить возможность дальнейшего продвижения «Красина»; *вторая* — оказать помощь группе Вильери (бывшая Нобиле)».[1]

ЧУХНОВСКИЙ ГОТОВИТСЯ К ПОЛЕТУ

Наши летчики уже готовились к полету. Их было пятеро — и вся эта пятерка жила хорошей дружной семьей. За исключением их командира, Б. Г. Чухновского, остальные четверо помещались вместе в отдельной каюте на корме ледокола. В их каюте протекал потолок. Но это не всегда приятное обстоятельство нисколько не отражалось на их хорошем настроении. Они вечно смеялись, острили и ели с большим аппетитом. Со всеми членами экспедиции они поддерживали самые лучшие отношения. И когда наконец пришла их пора готовиться, каждый из нас старался хоть чем-нибудь быть им полезным.

---

[1] После спасения Нобиле г р у п п а с п а л а т к о й, которую называли также и г р у п п о й Н о б и л е, стала называться г р у п п о й В и л ь е р и.

«Красин» застрял среди торосистого ледяного поля. Но разведка на лыжах нашла километрах в трех от него большой, сравнительно гладкий участок. С большим трудом ледокол пробился к нему. Там оказалась довольно ровная площадка, покрытая глубоким снегом. Величина ее была около двух квадратных километров. В некоторых местах ее пересекали грядки торосов. Но для разбега и спуска самолета места было достаточно. Для этого нужно около 200 метров свободного пространства. Ледокол пришвартовался ко льду «ледяными» якорями. Ледяной якорь представляет собою плотный железный крюк, похожий па огромный коготь. Во льду вырубается ямка, и якорь погружается в нее. При помощи тросов два таких якоря — па носу и на корме — крепко держат ледокол. Ему уж никуда не уйти от льдины — они одно целое.

Стук топоров и визжание пил разнеслись по молчаливому ледяному полю. Плотники соорудили настил для спуска самолета. Доски и бревна были взяты частью из Ленинграда, частью из Бергена. Покатый настил должен был вести от помоста, на котором стоял самолет, прямо на ледяную площадку. В одни сутки это сооружение было готово. Поверхность настила густо смазали машинным салом. Летчики уже давно, приподняв самолет домкратами, подвели под него лыжи. Он был теперь совершенно готов к спуску.

Был объявлен аврал. Это значило, что все, кто находился на ледоколе, должны были выйти наверх и принять участие в работе. По всем коридорам и переходам ледокола зазвенели электрические звонки, и вскоре возле самолета сгрудилась большая толпа. Ее разделили надвое. Часть людей должна была сталкивать самолет вниз, а часть сдерживать его, так как, сбежав слишком быстро, он мог зарыться в снег и сломаться. К его шасси были привязаны крепкие канаты. Люди, ухватившись за них, должны были,

стоя на палубе, умерять бег трехтонной тяжести по настилу. Работали по-российски, с уханием, с улюлюканьем, с присвистом. Гвалт стоял невообразимый.

— Наддай, товарищи! Еще наддай! — кричал высоким тенором молодой матрос, изо всех сил упиравшийся длинной доской в шасси самолета, чтобы сдвинуть его с места.

— Помалу! Помалу! — перекрывал его басистый хор.

— В трюм не ввались! — крикнул кому-то из усердствовавших Акимыч — так все звали старшего помощника капитана, Пономарева.

Самолет толчками подполз к краю помоста и, перевалившись через него, стал медленно сползать вниз по покрытым салом доскам. Через несколько минут он был уже на снегу. Там его вручную отбуксировали на приличное расстояние от ледокола. Снег внизу был мокрый и неуютный — ноги в нем вязли по колено. Без лыж невозможно было и шага ступить.

Снаряжали самолет уже на льду. Там к нему прикрепили его огромные крылья и хвост, как говорят обыкновенные люди. Летчики называют эти приспособления иначе: плоскости и стабилизатор. Это был настоящий воздушный корабль. Экипаж его состоял из пяти человек. На нем была миниатюрная радиостанция с радиусом действия в 720 километров, работавшая на длинной волне. Был на нем аэрофотоаппарат Цейса — целое сооружение с добрый десяток кило весом. Летчик-наблюдатель, здоровяк А. Д. Алексеев, чрезвычайно им гордился и доказывал, что подобная прочная камера, ударом которой можно было убить быка, обладает всеми преимуществами перед другими. Алексеев любовно возился со своей неуклюжей камерой-обскурой. Кроме того, Чухновского во время полета должен был сопровождать еще и кинооператор со своим аппаратом.

Второй пилот Г. А. Страубе заготовлял продовольствие:

Наши летчики. Слева направо: Страубе, Федотов, Чухновский, Шелагин, Алексеев.

шоколад, мясные консервы, сгущенное молоко, галеты, масло, кофе, сушеные грибы. Все эти продукты очень питательны и занимают в то же время мало места. Часть провизии и теплые вещи были упакованы в отдельные пакеты, прочно увязанные в парусину. Туда же были уложены радиопринадлежности, папиросы и банки с порошком для окрашивания снега. Пакеты предполагалось сбросить потерпевшим крушение итальянцам, когда самолет разыщет их на льду. Чтобы предохранить вещи от удара об лед, были сшиты маленькие парусиновые парашюты, к которым были привязаны пакеты. На случай посадки были взяты винтовка и патроны, чтобы охотиться.

Страубе проверял снаряжение по списку. Делал он это весело, с прибауточками. Он любил сыпать анекдотами из лётной жизни и всякими занятными словечками. Иностранных летчиков, например, он без различия национальностей называл *турками*, аварию — *гробом*. А его самого, неизвестно почему, называли *Джонни*, [1] хотя имя его — Георгий.

К полету все готовились с большим воодушевлением. На ледяном поле, где был самолет, тоже шла работа вовсю. Небольшие бугры мы срывали лопатами, слишком мягкие места укатывали лыжами, а торосы и возвышения посыпали особым порошком-окрашивателем. От соединения с водой или со снегом он приобретал ярко-оранжевую окраску. Эти цветные пятна хорошо были видны сверху. И через два дня у нас уже был свой *аэродром* с дорожкой для разбега самолета. На мою долю тоже выпали кое-какие обязанности. Чухновский попросил, чтобы я нарисовал на плоскостях и стабилизаторе красные советские звезды. Самолет был совсем новый, и перед отправлением на него не успели даже нанести опознавательные знаки.

---

[1] По-английски — Ваня.

Летать же без них наши летчики считали ниже своего достоинства — перед иностранцами надо было явиться в полной форме.

У нашего боцмана, И. Н. Кудзелько, была кладовая, где хранились все его драгоценности: кисти, краски, шпагат, швабры и т. п. добро, которое он оберегал пуще собственного глаза. Я достал у него ведерко с суриком и кисть и, провозившись полдня, разукрасил самолет четырьмя красными звездами диаметром в $1^1/_2$ метра каждая. Две — на крыльях и две — на хвосте.

— Толково! — сказал Страубе, когда я кончил работу.— Горят на страх врагам.

Чухновский в эти дни не знал покоя. Он все время бродил взад и вперед, совещался со своими помощниками и все соображал, не забыли ли чего. Поздно вечером, когда незаходящее солнце заглядывало в иллюминаторы, Чухновский зашел в кают-компанию и обратился ко мне еще с одной просьбой. Мы привлекли к этому делу еще и Джиудичи и стали составлять письмо к группе с палаткой. Делалось это на тот случай, если состояние льда позволит нашему самолету совершить посадку у группы Вильери. Во время спуска эти люди могли бы значительно облегчить задачу летчиков. Надо было только научить находящихся внизу людей показывать знаками, каковы условия посадки. Итальянцам надо было сбросить письмо.

Джиудичи на своей пишущей машинке напечатал текст письма по-итальянски и перевел его нам на французский язык. А на моей обязанности лежало снабдить письмо «иллюстрациями», т. е. вычертить условные обозначения. Пользуясь порошком-окрашивателем, итальянцы должны были наносить эти условные знаки на снег или на лед. Таким образом, у них получался общий язык с нашими летчиками. Письмо и рисунки были заготовлены в двух экземплярах на случай, если один провалится в какую-нибудь

трещину и не дойдет по назначению. Конвертами для писем служили металлические трубки. Чтобы их легче было найти в снегу, к ним прикрепили по флажку. Вот содержание письма:

«На борту «Красина», 9 июля 1928 г.

«От имени русского Комитета по оказанию помощи экспедиции Нобиле и от имени экипажа ледокола «Красин» летчик Чухновский счастлив принести воздухоплавателям с «Италии» самый сердечный привет.

«Летчик Чухновский на трехмоторном Юнкерсе с лыжами намерен попытаться снизиться у самого расположения группы, как только это позволят метеорологические условия. Чухновский просит членов группы Вильери приготовить сигналы и при помощи последних показать удобнейшее место для посадки, длину площадки и толщину льда.

«Наиболее благоприятное место для спуска самолета должно быть обозначено знаком Т. Его положение показывает, что ветер дует против верхней (горизонтальной) черты, так как самолет должен садиться против ветра.

Например:

Направление ветра ➞ Положение знака ⊢

Положение знака ⊣ Направление ветра ⟵

Сигналы:

Садиться { хорошо ┼ / плохо ● }

Длина площадки { от 150 до 250 метров ●● / больше 250 метров ●●● }

Толщина льда { меньше метра ▲ / больше метра ■ }

«Сигналы должны быть четырех родов, указывающие: 1) направление ветра, 2) условия посадки, 3) длину площадки и 4) толщину льда.

«Сигналы должны иметь в длину и ширину не меньше метра.

Борис Чухновский.

«P. S. Настоящая инструкция сбрасывается в двух экземплярах, каждый — отдельно.

«Сбрасываемая анилиновая краска служит для сигналов.

«На самолете с «Красина» — красные советские звезды».

Всю ночь провозились мы с этим письмом. Переделывали и дополняли мы его несколько раз. Все время казалось, что не все в нем ясно. Ведь, с самолета вниз не закричишь. По радио тоже нельзя было переговариваться, так как аппарат группы Вильери работал на короткой волне, а на самолете — на длинной. Кроме того, составляя письмо, мы с Чухновским говорили между собою по-русски, с Джиудичи — по-французски, а письмо писалось по-итальянски. Разницу в оборотах речи, специальные авиационные термины — все это надо было принять во внимание, чтобы не опростоволоситься впоследствии. Наконец еще одно обстоятельство, скорее комического характера, заставило исправить наш код. [1]

Мы обозначили сначала «садиться хорошо» кружком, а «садиться плохо» — крестиком, разумея под этим: «на посадке ставь крест». Но потом нам пришло в голову, что итальянцы могут еще, чего доброго, обидеться. Ведь, они — католики, чтут крест. Крест изображается у них и на флаге и на гербе. А тут вдруг крестом обозначается *плохая* посадка. И пришлось переделать условные знаки: крестом мы обозначили хорошую посадку, а кружком — плохую.

---

[1] Код — сборник условных знаков.

Разумеется, мы ничего не сказали господину Джиудичи о наших соображениях по этому поводу.

Впрочем, напрасно мы старались. Ни письмом этим, ни заботливо увязанными пакетами все равно воспользоваться не пришлось.

ПО ВОЗДУХУ НАД ЛЕДЯНЫМИ ПОЛЯМИ

Пока шли все эти приготовления, Чухновский совершил пробный полет, который едва не закончился очень печально.

Уже шестой день «Красин» стоял во льдах. Вокруг, насколько глаз хватал, было одно и то же: белые ледяные поля, торосы, синие пещеры во льду и черные полыньи. По временам лед трескался, — значит, происходит подвижка. Температура держалась на нуле. Неподвижного «Красина» дрейфовало в разных направлениях, каждый день по нескольку километров. Это видно было по Семи островам: они то приближались, то удалялись. В общем же ледокол вместе с ледяным полем незаметно относило к востоку.

Все внимание экспедиции перешло теперь на самолет. Ледокол как-то скучно стоял во льдах и чуть дымил своими высокими трубами. Возле него накоплялись груды угольного шлака, окурков, порожних консервных банок и всякого мусора. Сразу можно было сказать, что человеческое жилье близко. Кто был свободен, бродил на лыжах. Иные охотились на чаек. Стреляли в них из трехлинейных винтовок военного образца. Другого оружия у нас не было. Некоторые охотники отправлялись на свой ратный подвиг даже с примкнутыми штыками, что выглядело довольно забавно. Мы были почти у 81-го градуса северной широты.

Стояли тихие сероватые дни (ночей не было) — как раз такие, какие бывают у нас в конце зимы. Чуть таяло. По

временам нас заволакивало легким туманом, и тогда все на верхней палубе становилось мокрым. Иногда же, днем ли, ночью ли, светило яркое солнце. Тогда лед начинал нестерпимо блестеть, и отдаленные берега, казалось, приближаются. В такие ясные дни на юго-восточной стороне горизонта хорошо виден был остров Карл XII, похожий на черный хлебец. А до него было не меньше 50 километров. О предстоящем полете было уже сообщено в Москву. Надо было «опробовать» летательный аппарат.

Распластав свои крылья, самолет стоял на снеговой площадке. Он был похож на допотопное чудовище — крылатую ящерицу.

Чухновский и Страубе, сидя в лётной кабинке, выглядывали оттуда черными шарами своих шлемов. Механики Шелагин и Федотов, прилепившись к фюзеляжу (телу) аппарата, заводили винты. Они нажимали на них руками, ногами и даже повисали на винтах всем телом.

— Контакт! — кричал кто-нибудь из механиков.

— Есть контакт! — спокойным голосом отвечал Чухновский.

И двухлопастный винт, сделанный из желтого полированного дерева, начинал вертеться со страшной быстротой. Он превращался в серый круг и разводил бурю. Механики, держась за поручни и сморщив лицо, откидывались. Затем они лезли на мотор, захлопывали крышку и застегивали ее ремнями.

Два винта уже работали, а третий не заводился. У Федотова воздухом сорвало с фуражки чехол и кокарду. В этом потрепанном виде, чернея от усталости, он продолжал нажимать на незаводившийся винт и в двадцатый раз повторял свой неизменный «контакт». Другие винты нудно и спокойно вертелись, а правый, хоть лопни, не хотел.

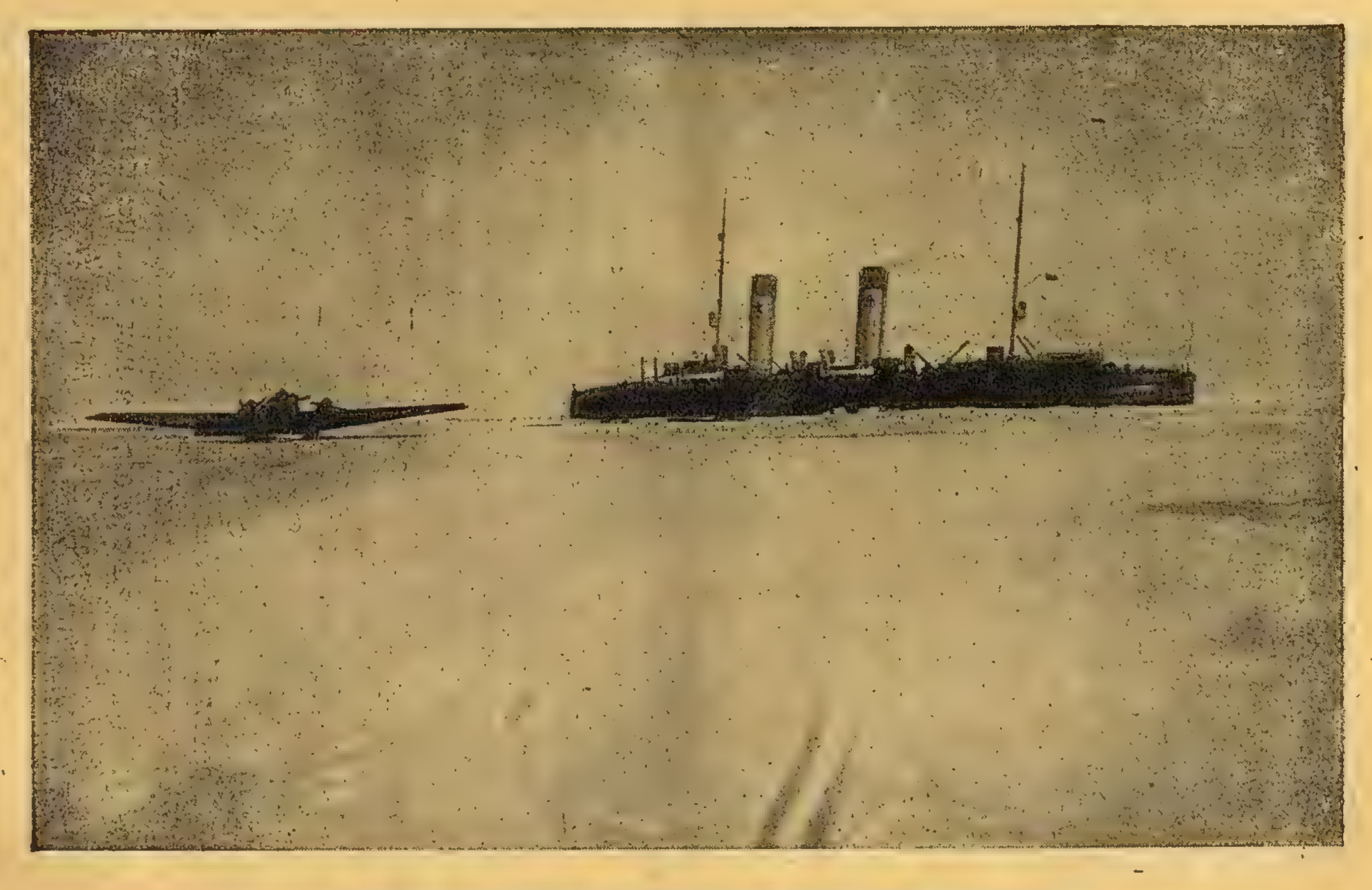
Довольно изрядная толпа глазела на это однообразное занятие. Люди ежились от влажного воздуха и переминались

с ноги на ногу, — ноги вязли в мокром снегу. В каждом следу выступала вода как на болоте.

Вдруг винт фыркнул и завертелся. В вихре снежной пыли катилась чья-то фуражка, кувыркалась брошенная коробка из-под папирос, и билось что-то живое — кайра, контуженная струей воздуха. С полсотни людей забыли про самолет и кинулись ловить одуревшую от воздушного удара птицу. В нее бросали полушубками, шапками, рукавицами... Наконец поймали... Она не билась и только нервно закрывала глаза от всех своих переживаний. Птицу подержали в руках и выпустили. И взвилась же она! Поминай как звали...

Винты выли. Самолет, преодолевая собственную трехтонную тяжесть, несколько раз качнулся — и вдруг, взрывая снег и увеличивая скорость, пополз вперед. Сзади него, крича и размахивая руками, бежали люди; стоявшие впереди — ныряли в снег, потом вскакивали и тоже кричали что-то непонятное. На тонких ногах шасси самолета, как огромные башмаки, сидели короткие, полые внутри коробки лыж. Они подпрыгнули несколько раз, как ноги вороны перед взлетом, — и аппарат, внезапно повиснув в воздухе, начал мельчать и уходить в вышину. И одновременно все заметили, как правая лыжа, загнув свой тонкий хвостик кверху, стала вертикально. Вероятно, она провалилась сквозь снеговую корку и, ударившись о ледяной бугорок, заняла это губительное положение. Ток воздуха, в который врезывались три винта, не давал тяжам выпрямить лыжу.

— Лыжа! лыжа! — орал Федотов и, проваливаясь в снег, бежал к ледоколу. И всем стало понятно, что сейчас произойдет непоправимое несчастье. С ледокола уже шел наш доктор с санитарной сумкой через плечо. На снегу чернела запасная лыжа, положенная, как предупреждение летчикам о том, что *их лыжа* в неисправности.



Самолет Чухновского на снеговой площадке возле «Красина».

Но на самолете, повидимому, и сами это заметили. Аппарат уже шел на снижение. Скосившись на одно крыло, он стремился сесть на здоровую левую лыжу. Чухновский готовился к смертному трюку, и от хладнокровия и искусства пилота теперь зависело все. Увеличиваясь и нагнетая воздух, тяжелое тело самолета быстро шло вниз. Винты заревели над нашими головами и смолкли, фыркнули еще несколько раз и замолчали совсем. Аппарат уже почти касался площадки. Все глаза следили за ним. Лыжа продолжала торчать стояком. Вдруг самолет скользнул на снег, пробежал метров 50 и остановился как ни в чем не бывало. Летчики уже выходили из кабинки. Все их поздравляли. И было с чем. У самой площадки, когда встречный поток воздуха ослабел, лыжа сама заняла нормальное положение. Мы осмотрели ее. Державшие ее тросики были оборваны, сама она была измята от удара об лед, в ее оболочке было проломано отверстие. Все же остальное было в порядке. Летчики и их самолет были целы и невредимы.

С этого момента крылатая ящерица покорила наши сердца. Мы чуть было не лишились ее. И каждый понимал, что от успеха летчиков теперь зависит успех экспедиции. Наступало самое главное — полет к группе Вильери. Кроме предстоящего полета, никто на ледоколе ни о чем больше не говорил. Даже наша каютная прислуга Ксения, в подоткнутой юбке и в сандалиях на босу ногу, давно утративших свой первоначальный облик, забиралась по временам в угол, подпирала щеку ладонью и жалобно восклицала:

— Полетять! Ай, батюшки, полетять за ими!

И они полетели. 10 июля в $4^1/_2$ часа дня самолет ушел в воздушный рейс на восток. На нем летели: пилоты Чухновский и Страубе, летчик-наблюдатель Алексеев, механик Шелагин и кинооператор Блувштейн. Чухновский держал курс прямо на остров Карл XII, видневшийся на горизонте.

Я стоял на мостике и следил в бинокль за удалявшейся черной точкой. Через пятнадцать минут самолет скрылся из вида.

Показания погоды были неудовлетворительны. Наш синоптик Березкин предсказывал на ближайшие дни туманы. А между тем лететь надо было. По метеорологическим данным, надвигался циклон со свежими ветрами. Ветер обычно ломает лед, и это могло окончиться для группы Вильери катастрофой. Про то время, в которое пришлось действовать нашей экспедиции, говорили:

— Для ледокола — слишком рано, для самолета — слишком поздно.

С каждым часом торосистое поле становилось все менее и менее пригодным для полетов.

Вскоре после отлета Чухновского с юго-запада стал налетать туман — злейший враг летчиков. Понемногу он заволакивал стоянку ледокола. Берега, окрестные торосы— все исчезло в сероватой однообразной мути. Гнусная это штука — арктические туманы! Часами, а иногда и сутками висят они и окутывают все своей непроницаемой и мокрой пеленой.

Настроение экспедиции сразу упало. Наш самолет был в опасности.

— Найдут ли они нас на обратном пути? — этот вопрос задавал себе всякий и с надеждой смотрел на каждый разрыв в волнах надвигающегося тумана. Солнце исчезло — в тумане не было видно даже желтого пятна на его месте.

Люди бездеятельно бродили по верхней палубе или по льду, подолгу стояли на мостике, обменивались незначащими словами, которые невольно сводились к одному и тому же — к самолету. Все внимание было сосредоточено на радиорубке. Связь поддерживалась по началу хорошо, и радиосообщения с самолета поступали часто.

Вот они сообщают, что пролетели над островом Карлом

Двенадцатым. Вот они повернули к югу прямо на ледники Норд-Остланда. Внизу разреженный лед и полосы чистой воды. Самолет продолжает путь вдоль ледника и летит к острову Эсмарху.

Разреженный лед, чистая вода — это хорошо, если ледоколу придется итти дальше.

Час пути. Самолет у острова Грэта к востоку от мыса Лей-Смита. Внизу — чистая вода. Самолет кружит во всех направлениях — группы с палаткой не видно.

Четверть седьмого — самолет возвращается.

Через полчаса. — Обнаружили группу Мальмгрена — и больше ни звука.

Быть не может! Они, вероятно, ошиблись. Столько самолетов уже летало в этом районе, и никто не заметил ее признаков. Еще вчера шведское радио сообщало:

«О группе Мальмгрена до сих пор нет никаких известий. Она, очевидно, погибла, или же находится на дрейфующем льду. Продовольствия у группы только на одну неделю. Вооружения нет. Обувь очень скверная».

Очевидно, шведы получили эти сведения от спасенного ими генерала Нобиле. Группа Мальмгрена ушла еще при нем, и он знал, в каком она была состоянии. Это безрадостное известие исходило от шведов. А только надиях итальянцы передали по радио, что именно шведская экспедиция занята поисками своего соотечественника Мальмгрена. Значит, и она потеряла надежду. Нет! Наверное, Чухновский ошибся. Но подробностей не было. Радио молчало больше часа. Густой туман стоял неподвижно.

8 часов вечера. Последняя радиограмма: «Не можем найти «Красина» из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем место для посадки». После этого радиостанция самолета замолкла совсем и перестала отвечать на вызовы нашего радиста. Где наши летчики, что с ними — никто не мог сказать. Теперь уже не было сомнений, что они

заметили группу Мальмгрена — они сообщают об этом *второй раз*. Но где она? Где ее искать? С самолета нет и нет известий. Ясно, что с ним что-то стряслось. А, быть может, летчики совсем близко — ищут нас. Надо дать им сигнал.

На льду возле ледокола запылал костер из смоляных бочек, досок и промасленных тряпок, повалили клубы черного дыма. Но в тумане дым быстро таял, и его едва ли можно было заметить даже на близком расстоянии. Часы проходили за часами. Никто не ложился спать. Все прислушивались, не доносится ли знакомый шум моторов. Но все было тихо. Полярной тишины не прерывали даже неугомонные голоса людей, вполголоса, точно в трауре, говоривших между собой.

Что это были за томительные часы! Казалось, все надежды, которые мы возлагали на наш самолет, рушились.

РАДИОГРАММА ЧУХНОВСКОГО

В половине первого ночи с 10 на 11 июля радио снова заговорило — сначала бессвязно, с перерывами, точно бормоча спросонок, а затем ясно, членораздельно. Встрепанный, посеревший, с красными от усталости глазами радист Юдихин, надвинув наушники, писал телеграмму.

Заглушаемые со всех сторон шумами в эфире, в наушниках чуть звенели долгожданные знакомые волны. Они ложились в радиожурнале «Красина» рядками понятных букв, которые устраняли все сомнения.

Радиограмма гласила:

«Начальнику экспедиции. Карта номер 303. Мальмгрен обнаружен на широте 80°42′ долгота 25°45′ на небольшом остроконечном торосе на льду... *(пропуск)*... весьма разреженным льдом точка. Двое с флагами третий лежал навзничь сделали над ними пять кругов точка Север-

шенно чистая вода ограничена 80°40′ тридцатым меридианом берегом Норд-Остланда и линией острова Репса на ост-норд-ост по указанной широте поэтому группу Вильери обнаружить не могли... *(пропуск)*... С Красина... *(пропуск)*... виден был только Вреде...»

Снова пропуск. Радио работало с перебоями. Вспыльчивый Юдихин терял терпение и ругался. Но дальше пошло гладко:

«...Выбора посадки не было сели торосистое поле в миле от берега на который ходили точка Сели на зюд-зюд-вест миле от Кап-Вреде или Кап-Платена туман мешает точно определиться точка. В конце пробега снесло шасси сломано два винта самолет годен под морское шасси все здоровы запасы продовольствия на две недели точка Считаю необходимым Красину срочно итти спасать Мальмгрена.

Чухновский».

На прием этой телеграммы понадобился час сорок минут — передача шла с большим трудом. Но зато эта телеграмма отвечала в сущности на все вопросы, стоявшие в данный момент перед экспедицией. Разведаны подступы к группе Вильери — условия плавания благоприятны для ледокола. Найдена группа Мальмгрена, которую все считали погибшей.

Не приходилось выбирать, кому помочь раньше. У наших летчиков было проводольствие, и они находились у берега. А группа Мальмгрена была, повидимому, на краю гибели в открытом море. Кроме того до нее было 50—55 километров, а до группы Чухновского — около 70.

Ледокол стал готовиться в путь.

На уборку спускового настила понадобилось восемь часов. Около полудня 11 июля «Красин» покинул свою стоянку и, пробивая себе дорогу сквозь льды, двинулся

на восток. Лед становился все легче. Мы стояли уже целую неделю. С каждым днем полярное лето делало свое дело, и время работало на нас. Но тем более надо было торопиться. Потепление постепенно разрушало льды. И оно же могло погубить тех, кто ждал нашей помощи.

Туман рассеялся. «Красин» медленно прокладывал себе путь среди бесконечных ледяных полей, прорезанных водными каналами. За остаток дня 11 июля мы сделали около 35 километров.

Этот день был отмечен неожиданным приключением. Среди торосов, совсем близко, показались белые медведи. Ледокол остановился, и несколько охотников спустились на лед. Одна медведица стойко принимала удары разрывных пуль, но не трогалась с места. Благодаря самоотверженности матери два довольно крупных медвежонка успели убежать. Убитую медведицу подобрали и двинулись дальше.

Рано утром 12 июля ледокол был уже между островами Карлом XII и Броком. Они отстоят друг от друга на 25 километров. Море было покрыто торосами и льдинами. Между ними темнела свинцовая вода. За кормой чернели скалы Карла XII и Драбанта. Вдали справа тянулись пустынные берега Шпицбергена, едва видные в тумане. Шумно расходясь перед носом ледокола, льдины выворачивали свою зеленую подводную часть и поднимали огромные пенистые каскады. И только чайки и кайры, неизменно следовавшие за «Красиным», оживляли этот суровый пейзаж.

Это был район, указанный Чухновским.

Ночь была ночью только по часам. Тянулся нескончаемый белый день. Никто из экипажа «Красина» не смыкал глаз. Палуба, капитанский мостик, оба марса фок-мачты были полны людей. Все высматривали, не видно ли на льду какого-нибудь движения. Все ждали — вот-вот покажется группа Мальмгрена.

На льду очень трудно заметить человека. Весь лед изборожден трещинами, пятнами, углублениями, тенями от прозрачно-голубого до густо-черного цвета. Торосы лезут один на другой и образуют самые причудливые фигуры. На льду следы медведей, тюленей, кровь от их пиршеств, песок и камни, унесенные с берега. В промежутках — темные пятна воды. И, поскольку глаз хватает, одна и та же картина. Где же тут заметить жалкую человеческую фигурку, когда торосы достигают иногда десяти метров в вышину, а во льдах чернеют огромные пещеры и трещины, в которые может проскользнуть пароход.

Просто невероятным казалось, что нашим летчикам удалось обнаружить здесь людей. Чухновский уже успел сообщить по радио, что первым заметил группу Мальмгрена механик Шелагин.

Иногда кто-нибудь на борту «Красина» восклицал:

— А ну, ребята, смотри-ка сюда!

И десятки биноклей и глаз поворачивались в указанном направлении. Глаза сверлили неровную ледяную поверхность. На ней шевелились подозрительные черные точки.

— Вон там правее, за торосом, как будто что-то движется!

И почти в тот же самый миг такой же возглас доносился с противоположного борта ледокола. Каждый хотел во что бы то ни стало первым увидать на льду тех, кого каким-то чудом заметили наши летчики. Но на льду никого не было.

— Куда же они могли деваться? — тревожно спрашивали некоторые наблюдатели. — Неужели погибли за это время?

С тех пор как Чухновский обнаружил группу Мальмгрена, прошло 34 часа. За этот промежуток времени все могло случиться. В лучшем случае группу могло отнести на большое расстояние от указанного места. Могла произойти и ошибка при определении ее координат с самолета.

Так или иначе, но группы Мальмгрена не было видно. Возгласы: «Вижу, вижу!» — становились все реже. Глаза от напряжения заволакивались слезой, но никто не покидал палубы. Все продолжали искать среди льдов движущиеся черные точки.

Было не очень холодное утро, такое, какие бывают в средней России в конце зимы. Температура была на нуле. Серенькое небо окрашивало в унылый тон необозримые ледяные поля. Сирена «Красина» непрестанно завывала. Казалось, от ее визга вот-вот лопнут барабанные перепонки.

В 5 часов утра вахтенный начальник, помощник капитана, здоровяк Брейнкопф на одном из торосов заметил движущуюся черную точку. На этот раз это был действительно человек. До него было около 10 километров. Полтора часа, круша льды, мы пробирались в этом направлении. И чем он делался ближе, тем более мы убеждались, что опытный глаз А. Д. Брейнкопфа не ошибся. До своего назначения на «Красин» Август Дидрихович командовал ледоколом «Пурга».

ЦАППИ И МАРИАНО СПАСЕНЫ

Среди моря разбитых льдов, на обломке льдины размером примерно 10 на 15 метров, на торосе, поднимавшемся из воды метра на три, двигался человек. Подняв обе руки, он махал шапкой. На груди у него висел на шейном ремешке бинокль. Другой человек лежал и только поднимал голову. Он старался в то же время шевелить рукой. Столько времени мы ждали этой встречи, а сейчас просто не верилось, что эти люди здесь, перед нами. Когда мы были метрах в полутораста от них, стоявший человек стал показывать знаками, чтобы мы остановились, — льдина сильно качалась и грозила перевернуться. «Красин» стал, и мы смогли рассмотреть льдину как следует.

Третьего человека не было.

Не было на льдине и никаких признаков пищи — там валялось только несколько порожних консервных банок. На палке, воткнутой в снег, болтался флажок. Из тряпок на льду были сложены большие буквы. Можно было разобрать три слова:

«P l e a s e h e l p f o o d».

По-английски это значит: «*Просим помочь пищей*». На морях английский язык является международным. Это был призыв к пролетавшим самолетам. Однако они его не замечали. На соседней льдине, которую от первой отделяла трещина, были растянуты в виде буквы А лётные брюки.

— Не о них ли сообщал Чухновский: «третий лежал навзничь»? — мелькнуло сразу в голове.

И больше ничего. Пусто, совершенно пусто было вокруг. Два человека в немом ожидании смотрели на остановившийся перед ними огромный корабль.

«Но почему же их только двое? И кто же из них Мальмгрен?» — думал каждый в толпе, сгрудившейся на носу ледокола.

Мне почему-то казалось, что Мальмгрен — именно тот, лежащий блондин. На «Красине» царило сдержанное волнение. Все молчали. Сейчас все разрешится.

На лед сбросили с корабля доски и лестницы. Несколько матросов под командой огромного Брейнкопфа стали перебираться на льдину, где находились спасенные. Последние были точно на пловучем островке. Их окружала вода и битый лед. Ждавший наших матросов человек бросился к ним с радостным криком.

— Капитан Цаппи, — сказал он и указал на себя, а затем, протянув руку к своему лежавшему спутнику, добавил: — капитан Мариано.

Тот улыбнулся страдальческой улыбкой.

Цаппи все время быстро говорил. Он захлебывался, переходил с английского на французский язык и даже вставлял в свою речь отдельные русские слова. Матросы плохо его понимали.

— Где Мальмгрен? — спросил Брейнкопф по-немецки.

Цаппи вместо ответа показал пальцем вниз, на лед. Все стихло. Матросы положили Мариано на кусок парусины и понесли к ледоколу. Сам Мариано сильно ослабел и не в состоянии был двигаться. Он лежал в углублении во льду, чтобы укрыться от не утихающего в море ветра. Лед таял, и подостланная под Мариано половинка шерстяного одеяла промокла насквозь. У ног лежащего человека образовалась небольшая впадина, наполненная водой. Всем бросилось в глаза, что у него на ногах не было обуви. На них были только совершенно мокрые рваные шерстяные чулки. Разутыми ногами Мариано касался поверхности воды, но не убирал их. Он уже не чувствовал холода, так как ноги его были отморожены. Пальцы их совершенно почернели — это видно было сквозь дыры в чулках. Когда его понесли, он стал икать. Выпитая раньше вода шла у него обратно и сбегала струйкой по бороде. Его борода похожа была на рыжеватую свалявшуюся паклю. Бледные впалые щеки больного были изборождены преждевременными морщинами. Его голубые глаза были полузакрыты. Иногда он открывал их и снова улыбался все той же блаженной улыбкой. Он понимал, что его мучениям приходит конец.

Мариано отнесли в санитарную каюту. Там наш врач, А. В. Средневский, принял все меры для того, чтобы сохранить его жизнь, которая висела на волоске. Доктор объяснил, что рвота у Мариано — признак наступающей агонии.

— Приди «Красин» часов на двенадцать позже, и Мариано, возможно, не было бы уже в живых, — сказал доктор.

В санитарной каюте у Мариано измерили температуру — термометр показал 40°. Одна из отмороженных ног итальянца была охвачена гангреной. Больной был так слаб, что его нельзя было даже посадить в ванну, чтобы обмыть. Его обтерли спиртом. Под кожу ему впрыснули камфору, чтобы оживить деятельность сердца, которое каждую минуту грозило остановиться. Он все время бредил: ему казалось, что он все еще на льдине.

Цаппи, шагая по торосам, шел со льдины сам. Матросы лишь слегка поддерживали его, чтобы он не свалился в одну из трещин. У носа ледокола он остановился и громко прочитал слово «Красин», написанное белыми буквами на борту. В этот день все казалось необычайным. Необыкновенно было и то, что здесь, среди льдов, больше чем в пяти тысячах километров от Ленинграда, мы нашли иностранца, который умеет читать по-русски. Он взобрался по штормтрапу на верхнюю палубу ледокола.

Первые слова его были:

— Grazia! Grazia! Mangiare! [1]

Цаппи произнес их задыхающимся голосом человека, только что избавившегося от смертельной опасности. Он поднес руку к открытому рту и закатил глаза. Он хотел показать, что умирает с голоду.

Спасенного капитана повели в кают-компанию и усадили в глубокое мягкое кресло. Вид его был ужасен, движения — порывисты. Черная жирная грива свисала у него почти до плеч. Его смуглое обветренное лицо заросло бородой, прикрывавшей выдающийся подбородок. На темном лице белым пятном выделялся отмороженный нос. Маловыразительные впалые беловатые глаза, уклоняясь от встречного взгляда, все время перебегали с предмета на предмет. Он говорил быстрым тонким голосом, внезапно перескакивал от одной мысли к другой.

[1] Благодарю! Благодарю! Дайте есть! (По-итальянски.)

— А Мальмгрен? Где же Мальмгрен? — был первый вопрос окружающих.

— Умер месяц тому назад, — ответил Цаппи. — Это был настоящий мужчина!

Цаппи казался очень толстым и неуклюжим от навьюченной на него одежды. На ногах у него были две пары сапог, затянутых ремнями. Они были надеты одни поверх других. Это были мягкие кожаные мокассины, доходившие до щиколки. Одежда его сильно отсырела, даже его кожаная шапка-ушанка была мокрая. От него шел тяжелый, нестерпимый запах.

Цаппи поминутно вздрагивал — его пугало всякое резкое движение окружающих, неожиданный кашель, треск льда за бортом. Он все время нетерпеливо спрашивал, когда же ему дадут поесть.

— Сегодня тринадцатый день, как мы ничего не ели, — сказал он по-французски. — Мы пили только воду из углублений в тающем льду.

Принесли чашку горячего кофе и три бисквита — эту порцию отмерил доктор. Цаппи проглотил кофе и начал заправлять в рот бисквиты. Пальцы у него потрескались и стали бурыми от грязи, ногти были обломаны.

Вдруг он вскочил, попросил бумагу и карандаш и твердой рукой написал две телеграммы. Одна была рапортом генералу Нобиле о том, что оба офицера прибыли на борт «Красина». Вторая являлась приказом лейтенанту Вильери. Вильери был *третьим* офицером погибшей «Италии», а Цаппи — *вторым* [1]. Цаппи был спасен и уже вступал в свои права. В случае, если группа Вильери будет спасена, Цаппи предлагал ему *забрать со льдины все наличное продовольствие*.

В это время Цаппи, повидимому, ни о чем другом не мог думать, кроме еды. Все его внимание было сосредо-

[1] Первым офицером был капитан Мариано.

точено только на ней. Он заботился даже о запасах далекой еще группы Вильери.

Обе телеграммы были немедленно переданы по радио. Но первое возбуждение у спасенного офицера скоро прошло. Надо было дать ему покой и освободить его от расспросов. Доктор отправил его в санитарную каюту, так как у него начала подниматься температура. Его раздели там, чтобы обмыть. Присутствовавшие обратили внимание на то, что на нем чересчур много теплых вещей, принадлежавших, повидимому, разным лицам.

«Так вот отчего он казался таким толстым», подумал я.

РАССКАЗ ЦАППИ

Доктор, не отходя от больных, оберегал санитарную каюту от навязчивого любопытства здоровых людей. Мариано лежал там в бреду, в полубессознательном состоянии. Жизнь в нем боролась со смертью. Его замерзшее тело отходило в тепле — и он испытывал страшные мучения. Доктор категорически воспретил обращаться к нему с какими бы то ни было расспросами.

Цаппи чувствовал себя значительно лучше. Его понемногу подкармливали. Лежа в санитарной каюте, он все время привередничал.

— Фьюйть, фьюйть! — посвистывал он и манил к себе пальцем санитара. Такой странный и непривычный для нас способ звать «нижних чинов» принят у «господ офицеров» итальянского королевского флота. У нас в СССР таким способом кличут собак. И все-таки наш санитар Щукин бросался к больному.

Цаппи, раздвигая ворот рубахи, изображал, что задыхается. Он раскрывал рот и показывал рукой на закрытый иллюминатор. Щукин послушно открывал иллюминатор и пускал в каюту струю свежего воздуха.

Но через несколько мгновений посвист Цаппи раздавался снова. Он уже капризно стонал и кутался от холода в одеяло. И Щукин захлопывал иллюминатор. За день эта комедия повторялась бесчисленное множество раз.

Щукин ухаживал за Цаппи буквально как за ребенком. Как-то, поправляя ему подушку, Щукин забыл, что перед ним иностранец, и молвил в простоте душевной:

— А ну-ка, переворотись на другой бок, товарищ!

Лежавший на санитарной койке Цаппи побагровел, приподнялся и воскликнул, хотя и не совсем чисто, по-русски:

— Я не товарищ, я — господин, я — капитан!

Впрочем, наш товарищ Щукин был не только исправным санитаром, но и непризнанным дипломатом. Под шумок он узнал у Цаппи, что его имя — *Филиппо*, что отца его зовут *Пьетро*, — и стал величать его *Филипп Петрович*. Итальянец же обращался к нему: *Анна Ивановна*, — подобным образом он произносил его имя и отчество: Анатолий Иванович, — и мир был заключен.

Эта забавная история дала повод нашим матросам, гораздым на всякие ходкие словечки, прозвать Щукина *Цаппой*. Эта кличка так и утвердилась за ним. Измученный Щукин жаловался мне:

— Хоть лопни, другого звания нет — Цаппа да Цаппа... Будь они прокляты!

Я не стал углубляться в вопрос, к кому относились последние три слова — к матросам или к кому-нибудь другому.

Цаппи, по его собственным словам, познакомился с русским языком, находясь во Владивостоке и Харбине в 1921 году. Подобное его соседство с интервентами не могло не обратить на себя нашего внимания. Тем не менее отношение к нему, как к спасенному и гостю, неизменно оставалось предупредительным и деликатным. По време-

нам только Щукин с горя прикладывался к какому-то таинственному флакону, который у него никогда не пустел.

Цаппи не спалось. Ему хотелось говорить, рассказывать. К нему по временам заглядывали члены экспедиции. Всем не терпелось узнать поскорее историю того, как он и Мариано очутились на льдине, где их нашел «Красин». Цаппи лежал на своей койке, обросший бородой, косматый, страшный. Своим быстрым фальцетом, прерываясь, он рассказывал по-французски:

— Прошло пять дней с тех пор, как «Италия» потерпела крушение. Радиосвязь не налаживалась. Надо было что-нибудь предпринять. Мы все рисковали там погибнуть. Решено было, что Мальмгрен, Мариано и я пойдем к Нордкапу. Мы считали, что дойдем до него в 15 — 20 дней. Там мы можем встретить людей или даже, думали мы, «Читта-ди-Милано». До Нордкапа было около 150 километров, а мы рассчитывали проходить по 10 километров в сутки. В ночь с 30 на 31 мая мы пошли прямо на острова Фойн и Брок, видневшиеся вдали. Мы взяли с собою по 12 кило пеммикана [1] и по 3 кило шоколада каждый. У нас было два ножа, один топор, одно одеяло, компас, хронометр, секстант и бинокль. Все это имущество мы разделили и несли на себе.

«Когда мы выпали из гондолы «Италии», Мальмгрен сломал левую руку. Но он был человек исключительно сильной воли. Он превозмог боль и пошел. Он первый предложил отправить пешую группу. Этот человек не выносил бездействия.

«Мы двинулись в путь. Но что это был за путь! Торосы, торосы — без конца. Мы карабкались по ледяным глыбам. Мы перебирались через трещины. Мы обходили полыньи.

---

[1] Консервированное мясо.

Торосы, торосы — без конца.

Силы покидали нас очень быстро. Мальмгрен с первого же дня стал спотыкаться и падать — сломанная рука давала себя знать. С ужасом мы замечали, что лед, по которому мы идем, дрейфует. Ветры и течения относили его на восток, когда мы шли к западу. Они толкали его к северу, когда мы поворачивали на юг. Далекие берега оставались недосягаемыми, несмотря на все наши усилия. Изнемогая, мы подолгу, часами отдыхали на льду. Мы почти не говорили друг с другом».

Цаппи откинулся на подушку и замолчал. Передохнув, он продолжал:

— Так мы шли двенадцать дней. Все яснее становилось, что нам до Нордкапа в две-три недели не дойти. Едва ли мы отошли далеко от группы Нобиле. Мальмгрен изнемогал, с каждым днем ему становилось все хуже. Мы отдыхали однажды в ледяном углублении — в нем не так чувствовался холодный ветер. Надо было продолжать путь.

«— Я дальше не пойду, — сказал Мальмгрен. — Я отморозил себе ноги. Я обессилел. Идите одни.

«Мы оба стали уговаривать его приободриться.

«— Нет, — слабым голосом ответил Мальмгрен: — я чувствую, что мне немного осталось жить. Для вас я обуза. А без меня вы скорее дойдете до берега и исполните свой долг.

«И он стал снимать с себя снаряжение. Сначала мы не хотели, но он заставил нас взять его паек продовольствия и теплую одежду. Он отдал мне свой компас, сказав: «Передайте его моей матери — я ее не увижу». Мы забрали все, что он предлагал. Мы крепко пожали ему руку и двинулись дальше по ледяному полю. Я оглянулся. Мальмгрен стоял в ледяной впадине. Мне показалось, что он несколько раз нетерпеливо махнул рукой, точно говорил: «Идите скорее!» Через несколько минут торосы скрыли его от нас. Он остался у острова Брока. Не больше пяти

километров было до берега. Но берег был недоступен. Между нами и островом залегла сплошная полоса воды. Это было месяц тому назад».

Голос Цаппи дрогнул. Он отхлебнул глоток воды из стакана и стал рассказывать дальше:

— Мы продолжали брести дальше на запад. Нас охватывало беспокойство. До цели нашего пути было еще очень далеко, а запас продовольствия истощался. Огнестрельного оружия у нас не было. Лед все время трескался и отрезал нас от берегов. Прошло уже две недели, как мы покинули Мальмгрена, а мы почти не подвинулись вперед. Наступала очередь Мариано. Он сильно ослабел и уже не мог итти. Он подолгу лежал, а встав, едва передвигал ноги.

«Кругом было тихо-тихо — тишина безнадежности. Мы очутились в конце концов на отдельной льдине. Окружавшие нас ледяные поля превращались постепенно в массы битого льда. Нечувствительно для нас наша льдина двигалась вместе с ними, погоняемая ветром и течением. Иногда я замечал, что берег то одного, то другого острова начинал вдруг увеличиваться. Мы уже различали там скалы. Хорошо видны были складки между горами, наполненные снегом. В душе загорался огонек надежды — а вдруг нас прибьет к земле! Но затем берег начинал понемногу удаляться — нас снова относило в море. Мрачное отчаяние охватывало нас. Полярная стихия издевалась над нами, и не было человеческой силы превозмочь ее.

«Наконец иссякло продовольствие. Из шпагата я сделал силок для чаек. Приманкой служили кусочки кожи от сапог. Но чайки не летели на эту незавидную приманку. Нас мучил голод, но есть было нечего. Мы пили одну только воду. Так прошло двенадцать суток. Стоял вечный день. Мы теряли счет дням, не сменяемым ночью. И все-таки мы надеялись. Совсем близко, иногда прямо над нами

проносились самолеты. Мы видели их шесть раз. Значит, нас ищут. Стоило нам услыхать шум в воздухе, и нас охватывало дикое возбуждение. Размахивая флагом, я прямо скакал по льдине. Я кричал, как будто с самолета могли меня услышать. Даже ослабевший Мариано, лежавший на тающем льду, приподнимался и двигал руками. Но тщетно! Нас не замечали. И это повторилось шесть раз.

«Я видел, что приближается смерть от голода, от холода, от того, что наша льдина таяла. Мариано явно умирал. Он впадал в забытье и подолгу лежал, не открывая глаз.

«Несколько раз он говорил мне: «Филиппо, я чувствую, что мои часы сочтены. Когда я умру, ты сможешь питаться моим трупом и поддержать свои силы. Быть может, хоть тебя спасут».

«И вот, наконец, наступил день нашего спасения. В этот день снова послышался шум самолета. Шум то стихал, то нарастал. Самолет шел необычным курсом — с северо-запада, как будто он летел из открытого моря. Он направлялся прямо на нас. Я вскочил, схватил флажок и, подавая сигналы, стал как сумасшедший носиться по льдине.

«— Двигайся, двигайся! — кричал я Мариано. И он своей бессильной рукой стащил с головы шапку и стал то поднимать ее, то опускать. Я думаю, что в эти минуты мы были похожи на безумцев.

«Самолет шел невысоко и немного в стороне от нас. Три мотора его ревели. На его крыльях я ясно различал пятиконечные красные звезды».

Цаппи уже сидел на койке. Глаза его горели. Он возбужденно размахивал руками. Понизив голос, он шептал на своем родном языке:

— Il velivolo russo! Il velivolo russo! [1]

---

[1] Русский самолет! Русский самолет!

— Я молился, я проклинал, я плакал. Но самолет безучастно проходил мимо. Он был седьмой. Но и с него нас не видели.

Цаппи замолчал и прилег, чтобы успокоиться. Никто из окружающих не издавал ни звука, даже не шевельнулся. В каюте было тесно, душно и невыносимо жарко — машинное отделение было рядом. Пахло лекарствами. В иллюминатор глядел белесоватый день полярного лета.

Рассказ Цаппи приближался к концу. Он собрался с силами и снова стал говорить:

— Самолет исчез вдали, и его шум затих. Оставалась последняя надежда: самолет мог еще пойти назад тем же курсом, мимо нас. Мариано от пережитого возбуждения сильно ослабел и лежал почти без чувств.

«Прошло два часа. Я не спускал глаз с неба. Надежда и отчаяние сменяли друг друга. Но самолет с красными звездами уже гудел снова. Он возвращался. Он летел прямо в гущу надвигавшегося с запада тумана.

«— Очнись, очнись! — взывал я к Мариано.

«И снова мы стали возбужденно двигаться. Надо было хоть чем-нибудь выделяться на проклятом неподвижном льду. И произошло чудо. Советский самолет стал описывать над нами круги. Один... другой... третий — он сделал пять кругов... Нас заметили... Спасены!

«Самолет пропал в тумане. Мы были уверены, что он полетел за продовольствием. Мы умирали с голода и ни о чем, кроме еды, не могли думать. Мы воображали, что на самолете не было провизии, — ведь, на нем не могли знать, что наткнутся на нас. Если бы она была, ее нам несомненно сбросили бы. Есть, есть — много горячей пищи! От одной мысли об еде меня начинало тошнить от *забытого* чувства голода. Так прошли сутки.

«Часы проходили за часами, но самолет не показывался. Неужели он потерпел крушение? Почему он не возвра-

щается? Мы не спали. Мы галлюцинировали. Казалось, что к нам приближается самолет. На льду чернели пакеты с продовольствием. Чайка билась и кричала в силке. Но это только казалось. Все оставалось попрежнему: туман, битый лед, далекие недоступные острова. Кошмары и галлюцинации сменились забытьем безнадежности.

«Мариано умирал. Он лежал в своем ледяном убежище. Я дремал возле него.

«— Филиппо! — слабым голосом позвал он. — Я слышу какое-то гуденье. Быть может, это самолет.

«Мы подняли глаза кверху, но бледное небо было пусто. Но на этот раз я сам услыхал далекий прерывистый вой.

«— Ты слышишь? — спросил Мариано. — Снова гудит.

«Несомненно, это летит самолет, а вместе с ним летит и пища и жизнь.

«Я водил глазами по небу, но самолета не было. Что это — опять галлюцинация, обман слуха, голодный кошмар? Нет, отдаленные звуки были слышны ясно. Я взбежал на вершину тороса и, не веря своим глазам, окаменел. Прямо на меня шел неведомый пароход с высокими трубами. Он шел прямо по льдам. Его широкий черный корпус громоздился на их глыбы. Сирена его завывала.

«Это были вы — «Красин», «Красин», «Красин»!»

Голова Цаппи упала на подушку, и он закрыл глаза.

ГДЕ МАЛЬМГРЕН?

Рассказ Цаппи никого на «Красине» не мог удовлетворить. Героический образ доктора Мальмгрена неизмеримо вырастал в глазах всех. За сутки до своего ухода от группы Нобиле Мальмгрен выстрелом из револьвера убил медведя, подошедшего к лагерю на льдине. Уходя, Мальмгрен оставил группе Нобиле весь запас медвежьего мяса и

взял с собою только строго высчитанный сорокадневный паек из тех продуктов, которые были у группы раньше. Он считал, что у него и его спутников больше шансов спастись. Со сломанной рукой и ушибленным телом он пустился в тяжелый путь по ледяным полям. В полярных экспедициях разделение на группы считается крайне опасным. Оно ослабляет экспедицию и обычно приводит оторвавшихся людей к гибели. Почему же такой опытный полярный исследователь, как Мальмгрен, решился на столь крайнюю меру? Это так и осталось неясным. Только ли молчание радио было тому причиной?

В своем рассказе Цаппи не дал ответа на этот вопрос.

Чувствуя приближение смерти, Мальмгрен отдал свою теплую одежду здоровым спутникам. Во имя исполнения долга он добровольно лишил себя продовольствия. Допустим, что это так. Но как Цаппи и Мариано могли забрать у него все? Как можно оставить человека в бедственном положении среди льдов без одежды и пищи? Как у них хватило решимости бросить своего еще живого товарища на верную смерть? На эти вопросы у Цаппи ответа не нашлось.

И почему наконец на Цаппи оказалось две верхних одежды, теплые вещи с разных людей и две пары обуви, тогда как Мариано лежал полураздетый? Что из этих вещей принадлежало покойному Мальмгрену, что — Мариано, а что — самому Цаппи? В рассказе Цаппи этому не было удовлетворительного объяснения.

Единственный человек, который, если бы захотел, мог бы внести ясность в эту темную историю, был Мариано. Но он был в таком состоянии, что у него ничего нельзя было спросить.

Оба итальянца безжалостно отнеслись к чужеземному ученому. Но едва ли Цаппи был очень жалостлив и к своему соотечественнику. Наш врач сразу заявил, что у

Мариано придется ампутировать отмороженную ступню. Мариано находился между жизнью и смертью. Он так пострадал, что никто из свидетелей его спасения не решался осуждать этого несчастного человека.

Но Цаппи? Есть люди, которые в минуту опасности забывают обо всем. В этом смысле здоровый и сильный Цаппи был полной противоположностью доктору Мальмгрену. Последний был воплощением самопожертвования и героизма, а Цаппи был похож на тех мужчин, которые во время гибели корабля первые бросаются к спасательным шлюпкам и оставляют тонуть женщин и детей. Так и поступил этот итальянский офицер, спасавший собственную жизнь за счет своих более слабых товарищей.

Я не знаю, под влиянием чего возникло ужасное подозрение, которое стало тяготеть над спасенными итальянцами. Стали говорить о том, что Цаппи и Мариано съели Мальмгрена. Однако для того, чтобы доказать это, никто еще не привел ни одного факта. Поэтому нет решительно никаких оснований, которые давали бы право сделать такое заключение. Только беспристрастное следствие сможет пролить окончательный свет на загадку гибели героя Арктики — доктора Финна Мальмгрена.

Наша экспедиция не пыталась искать его труп. Читатели уже знают, как трудно найти на льду живых, движущихся людей. Сколь же ничтожны были шансы найти неподвижное тело! Оно находилось на дрейфующем льду, который за месяц мог проделать не одну сотню километров. Там бродят дикие звери, которые не брезгают никакой добычей. Тратить время на розыски «Красин» не мог. Впереди нас ждала группа Вильери — пять живых людей. Их местонахождение было точно известно. Позади нас образовалась новая группа — группа Чухновского. Надо было спешить.

К списку жертв, поглощенных Арктикой, прибавилось

еще одно геройское имя — имя мученика науки Мальмгрена. Где его могила, не знает никто. Но имя его не умрет!

Через час после спасения группы, носившей имя Мальмгрена, «Красин» двинулся дальше на восток. Нежданное спасение двух итальянских офицеров вызвало на ледоколе общее возбуждение. Только и разговоров было, что о них. Каждая мелочь последних событий оценивалась и бралась на заметку. Устные бюллетени о здоровьи спасенных, которые выпускал словоохотливый Щукин, передавались в команде из уст в уста. Вскоре стал известен и молодецкий посвист капитана Цаппи, которым он звал санитара. Стало известно, что только что спасенный *Филипп Петрович* уже проявляет свои офицерские замашки и требует, чтобы его называли *господином*. Все эти не особенно тактичные выходки дорисовывали облик фашистского офицера. Наши свободолюбивые моряки не чувствовали к нему никакой симпатии. К чести всех их надо сказать, никто и виду не показал, что это так.

Все вещи спасенных сушились на верхней палубе: обрывки одеял, насквозь мокрые одежда и обувь да еще какое-то безыменное тряпье. Тут же висел синий флажок, взятый со льдины. На нем белым шелком были вышиты слова: «Ubi nec aquila». По-латыни это значит: «Туда, куда орел не залетает». Эта горделивая надпись была эмблемой полета «Италии». Но кто-то из красинских шутников перевел это изречение на русский лад: «Туда, куда ворон костей не заносит». Это было очень метко сказано. И хоть смеяться чужой беде нехорошо, но шутка эта имела заслуженный успех.

«Красин», в свою очередь, шел туда, куда «ворон костей не заносит». Он шел туда, где на льдине ждала спасения группа Вильери. Нас уже отделяли от нее последние 50 километров.

ГРУППА ВИЛЬЕРИ НАС ВИДИТ!

По мере того как мы уходили на восток, льды редели и становились все более рыхлыми. Между ними все чаще попадались большие разводья. Чувствовалась разрушительная работа полярного лета. На обычно белесом полярном небе стали появляться темные полосы. Это был признак того, что недалеко уже большие пространства свободной воды, — она отражалась в облаках.

Чуть таяло. Был совершенно бессолнечный тихий день. Ледокол шел мимо темно-серых скал островов Брока и Фойна, прорезанных белыми жилками снегов. Свинцово-черное море, стального тона небо и льды от совершенно белых до зеленых — все это своим спокойствием и окраской напоминало мрамор всех цветов, от снежно-белого до насыщенно-черного. По временам моросил мелкий дождик. У нас в конце зимы про такие дни говорят, что это весна рождается.

«Красин» подвигался вперед довольно медленно — каждый час измерялась глубина этих неизведанных вод. Местоположение группы Вильери было нам известно по сообщениям «Читта-ди-Милано». Непосредственно же сноситься с людьми на льдине мы не могли. Наша коротковолновая станция, начиная от самого выхода из Ленинграда, не работала. Ее присутствие на «Красине» не приносило никакой пользы. Поэтому передаточным пунктом при сношениях с группой Вильери все время служил пароход «Читта-ди-Милано», который к тому времени снова перешел в Кингсбэй. На этом пароходе были оба рода передачи — на длинной и на короткой волне. Промчаться же лишних 700 километров туда и обратно для радиоволны не представляет ровно никаких затруднений.

На «Красине» многие утомились от утренних событий. Тем не менее все с нетерпением ждали, когда же появится

Льдина с палаткой.

заветная красная палатка. Так ее называли иностранные летчики, обратившие внимание на красные сигналы возле нее. На мостике «Красина» стояли помощники капитана П. А. Пономарев и Я. П. Легздынь. Я находился возле них. Вдруг они заметили какое-то движение на покрытой льдами вершине острова Фойна. Мы проходили от него примерно в 10 — 15 километрах. В бинокль можно было различить, что кто-то с этого пустынного острова подает нам сигналы. Снова волнение. Нашлись горячие головы, утверждавшие, что это каким-то чудом спасшийся Мальмгрен. Всем хотелось увидать его живым. Но, конечно, это был не он. Разумеется, это не мог быть и Вильери, находившийся со своими спутниками на льду, значительно восточнее. Предположение, что это потерпевший аварию иностранный летчик, исключалось. Об исчезновении летчика нас сейчас же поставили бы в известность по радио. Оставалось единственно верное предположение, что это — одна из двух групп с собаками: группа Сора или группа Нейса. Первый был капитаном итальянских альпийских стрелков, второй — норвежским охотником, нанятым итальянцами. Мы знали, что оба они шли на выручку группы Вильери. Повидимому, кто-то из них застрял па Фойне, отрезанный внезапно вскрывшимся морем.

Движение на далеком острове было видно совершенно ясно. Кто-то размахивал каким-то предметом. Но «Красин» не подошел к Фойну. На фок-мачте вывесили флаги, означавшие сигнал: «Видим вас. Зайдем на обратном пути». Ледокол стал давать частые гудки и продолжал свой путь. Мы не подошли потому, что эти люди были на твердой земле. Нельзя было терять ни одной минуты. Группа Вильери находилась на льду. Первый шторм мог стать для нее роковым. Наша радиостанция сообщила, однако, в Москву, что на Фойне замечены люди.

И вот, наконец, вдали, справа от курса, по которому шел

«Красин», показался обрывающийся в море мыс Лей-Смит. Еще дальше — остров Грэт. Они нанесены на карту пунктиром, как неисследованные местности. Гигантские ледники спускались с них в море. Невидимое нам солнце чуть серебрило их зазубренные вершины Так вот он — таинственный, недоступный мыс, к которому мы отплыли из Ленинграда почти месяц тому назад! По чернильной воде Северного Полярного моря медленно шел советский ледокол. Мимо проплывали огромные айсберги. Вся северная и восточная часть горизонта была затянута бесконечными льдами. Исполинские белые ящерицы, шатры, невиданные здания громоздились друг на друга и пропадали в отдаленном тумане. Мрачная, величественная картина, которую обвевало холодное дыхание неизвестно откуда налетавшего ветерка.

Весь день мы снова провели на палубе. Снова, как и утром, мы искали на льду признаки людей. Перед вечером мы уже были в районе, указанном нам с «Читта-ди-Милано». И снова тени, точки, пятна на исчерченном льду казались то палаткой, то движущимися людьми, то радиомачтой. Полярный мираж преследовал нас. Льды набегали на ледокол, и тогда начинался треск, шум и всплески зеленых водопадов у носа. А иногда льды расступались и сами давали нам дорогу. Часы проходили, но группы Вильери не было видно. Мы условились с нею, что она сообщит нам через «Читта-ди-Милано», когда нас заметит. Около 7 часов вечера по «Красину» пронеслась весть: «Группа Вильери нас видит!» Чувство непередаваемой радости и глубокого удовлетворения охватило всех нас. То, что было позади и что предстоит впереди, казалось уже неважным по сравнению с этим вечером. Мы были у цели своего путешествия.

И почти одновременно с этой счастливой вестью на горизонте к северо-востоку от нас вспыхнул дымок, потом

другой, третий. «Красин» повернул на дымки. Все бинокли направились туда, где льды сливались с небом. Вскоре у самого горизонта можно было разобрать, точно занозу, крохотную наклонную черточку. Это был разбившийся аппарат Лундборга, воткнувшийся носом в снег, хвостом кверху. Долго еще «Красин» пробивался сквозь льды. Затем мы начали различать радиомачту, потом палатку. Наконец стали видны крохотные фигурки людей. Они размахивали руками и то взбирались на поверженный самолет, то бегали вокруг палатки, то исчезали в ней. Трое из них, отделившись, пошли навстречу «Красину» по своей огромной плоской льдине. Ее длина была не меньше 300 метров, а ширина немногим уступала длине. Вся она была окружена валами торосов.

Шел десятый час вечера, но, понятно, было так же светло, как и в десятом часу утра.

Шум и возбуждение на «Красине» стояли необычайные. Но капитан, его помощники и машинная вахта уверенно и спокойно вели ледокол к цели. Они не забывали даже останавливаться для промера глубины. Все время раздавались звонки машинного телеграфа, возвещавшие о перемене хода. Наконец «Красин» подошел к льдине с палаткой, скользнул вдоль нее, чтоб не расколоть, и пристал к ней, точно к набережной. Положение ледокола в этот момент было 80°38′ северной широты и 29°13′ восточной долготы.

Внизу на снегу стоял человек в грязном лётном «комбине», показавшийся мне громадным. Волосы отросли у него до плеч. Густая каштановая борода закрывала ему почти все лицо. Вдобавок оно было чем-то еще перепачкано. На вид ему можно было дать лет за 40 (на самом деле ему было 29 лет). Человек этот все время улыбался приятной доброй улыбкой. В глаза бросались его сверкавшие белизной зубы. Он снял вязаную шапку, к которой были прикреплены темные очки, и громко отрекомендовался:

— Вильери!

С «Красина» неслись приветственные крики и уже спускали трап.

Весь снег был покрыт цепочками человеческих следов. Несомненно, ожидавшие нас ходили от волнения взад и вперед. На поверхности снега как на фотографии отпечаталось их душевное состояние. Нетрудно представить себе, что переживали эти люди, когда до них стали доноситься гудки приближавшегося ледокола.

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЙ ДЕНЬ

Вслед за Вильери подошли Бегунек и Трояни. Все красинцы спустились на лед, чтобы обнять спасенных или пожать им руку. Спасенные не испытывали острой нужды в еде. У них были газолин, бензин, палатка. И все же они производили впечатление каких-то *отсыревших* людей. Семь недель их окружали влажные ветры, туманы, сырой воздух и тающая льдина. Льдина таяла настолько, что им пришлось четыре раза переменить место стоянки. Во многих местах на льдине были углубления, наполненные водой. Когда самолет Лундборга разбился, с аппарата были тотчас же сняты нижние плоскости. Они послужили довольно сносным полом для палатки и хоть немного избавляли ее обитателей от сырости, которая шла снизу. Полярные Робинзоны все обросли бородами и казались старше своего возраста лет на 10 — 15.

Хозяева начали показывать нам свои владения: палатку, кухню и чудом уцелевшую радиостанцию. Когда мы подошли, черномазый радист Бьяджи выстукивал на ней последнее донесение о прибытии «Красина». Бьяджи ударял по ключу не щипком, как это делают наши радисты, а коротеньким, похожим на обрубок, волосатым и довольно грязным указательным пальцем, на котором блестело зо-

лотое обручальное кольцо. Передача о том, что группа Вильери спасена, что связь прекращается и что он, Бьяджи, снимает аппарат, закончилась. Бьяджи весело захлопнул крышку, запер ее на ключ и расхохотался.

— Finita la comedia! [1] — воскликнул он. Стоявшие вокруг наши матросы одобрительно загоготали.

Невдалеке на снегу лежал единственный компас. Это был весьма солидный металлический цилиндр. Цилиндр наполнялся спиртом, а стрелка и картушка помещались на поплавке для уменьшения трения. К приходу «Красина» спирта в компасе не оказалось — группа Вильери на радостях успела его выпить. Впоследствии этот компас был подарен нашему ледоколу. Рядом с компасом стояла статуэтка божьей матери — с полметра высотой — из черного дерева с золотыми украшениями. Во время катастрофы ее, в числе прочих вещей, выбросили из гондолы, чтобы облегчить падающий дирижабль. Только таким способом святая дева могла помочь погибающим. Когда же итальянцы очутились на льду и пришли несколько в себя, они нашли ее, снова водрузили на почетное место и даже стали обращаться к ней с просьбами о помощи.

У группы с палаткой было и огнестрельное оружие — три карабина. Но запас патронов находился в оболочке и исчез вместе с нею. А там, точно в насмешку, не было ружей. Единственным действующим оружием группы оказался револьвер-кольт Мальмгрена. Отважный швед один на один вышел на белого медведя и уложил его метким выстрелом с расстояния в восемь шагов. Потерпевшие крушение питались медвежьим мясом около месяца. Необыкновенно было то, что в желудке этого медведя оказалась английская книжка. Как она туда попала, никто не мог сказать. Надо думать, что она свалилась с ди-

---

[1] Комедия окончена!

рижабля. Вообще же медведи не приносили вреда. Они беспокоили группу с палаткой только своим непомерным любопытством. Десятки раз они подходили к палатке и обнюхивали все разбросанные вокруг нее предметы. Бьяджи больше всего боялся за целость радиостанции и антенны. Но малейший шум заставлял медведей отступать. Крик обращал их в бегство. Когда же начинала лаять Титина (собачка Нобиле), то среди медведей возникала паника, и они бросались врассыпную.

Поварские обязанности в группе исполнял Феличе Трояни, инженер-механик «Италии». По отзывам его товарищей, он стряпал очень искусно. Он был небольшого роста и физически слабее их всех. Кроме того, во время катастрофы он разбил свои темные очки, и у него разболелись глаза от окружавшей ослепительной белизны. У него были могучий череп и выпуклый лоб, и профессор Бегунек называл его не иначе, как *философ*. И действительно, Трояни оказался обаятельным человеком и интереснейшим собеседником. К сожалению, он плохо видел, и ноги у него болели от злейшего ревматизма, полученного на льду. Он почти не выходил из санитарной каюты и лежал там с компрессом на глазах.

Чрезвычайно красочной фигурой был Натале Чечиони — красавец атлетического сложения. Он весил 102 килограмма. Несмотря на свои 40 лет, он был совершенно сед. Полярный ветер развевал его серебряную бороду, в то время как он ковылял от палатки к «Красину». В качестве костылей Чечиони пользовался короткими веслами от резиновой спасательной шлюпки с «Италии». Эта шлюпка служила на льдине складом для провизии. У Чечиони был сложный перелом ноги. За семь недель она неправильно срослась, и он совершенно не мог передвигаться без посторонней помощи. Он был механиком, и его искусные руки, несмотря на недуг, непрестанно мастерили какие-нибудь

предметы «ледяного» обихода. Из дуралюминия от гондолы он соорудил кухню, которую мы видели

У чехо-словацкого профессора Бегунека был наиболее «штатский» вид. На нем была островерхая черная барашковая шапка и какого-то необычайного покроя куртка. На его тонких ногах в обмотках было посажено грузное тело. Он был самый тяжелый человек на льдине и, перещеголяв Чечиони, весил 108 килограммов. Его товарищи по льдине шутили, что если льдина расколется под ними, то всему виною будет он. Вместо бороды лицо Бегунека было покрыто рыжеватым пухом. В выражении его добродушных близоруких глаз было что-то детское.

Все пятеро перешли на ледокол и через день приняли вполне культурный вид.

За время пребывания на льдине они ни разу не мылись, и на них накопился слой грязи. Надо было их обмыть, остричь их шевелюры, обрить бороды и переодеть. Это сопровождалось некоторыми затруднениями. У Вильери и Бегунека — людей очень рослых — были большие ноги. Для них долго не могли среди наших зимних запасов подобрать подходящего размера сапоги. Их бритье тоже представляло довольно сложную операцию. За это дело взялся один из наших кочегаров. Его бритвы оставляли желать много лучшего. Вильери брился в моем присутствии, — я сопровождал его на это истязание как переводчик. Слезы катились у него из глаз, когда наш брадобрей стал не брить, а сдирать его густую бороду. Но, конечно, все это были мелочи. И вскоре наши спасенные, чистенькие, щеголяли в новых штатских костюмах. Итальянский консул в Бергене закупил эти костюмы специально для группы Нобиле и передал их «Красину». Консул был убежден, что советский ледокол с честью справится со своей спасательной ролью. Нам не пришлось разочаровать этого человека — его поручение было выполнено в точности.

Чечиоия ведут к «Красину».

Вскоре после спасения группы Вильери пал сильный туман. Какое счастье было, что «Красин» пришел во-время! Ледокол вынужден был больше суток отстаиваться у опустевшей льдины, носившей до сих пор имя Вильери. Все с нее, до последней мелочи, было взято на борт «Красина». Сломанный самолет Лундборга также был погружен на ледокол. На льдине осталась только разбитая вдребезги гондола «Италии» — бесформенная куча металла и тряпья.

Около 10 часов вечера 12 июля радиостанция «Красина» возвестила миру, что группа Вильери находится на борту ледокола. А на следующий день на наших радистов обрушилась целая лавина поздравительных телеграмм, адресованных экспедиции и спасенным. Телеграммы шли со всех концов земли — из Москвы, Рима, Нью-Иорка, Владивостока и даже Якутска. Под конец количество приветственных телеграмм стало исчисляться сотнями. Муссолини и начальник ленинградского торгового порта, скромные научные работники в далекой тайге и благодарные семьи спасенных — все на разные лады славили наших моряков и летчиков.

Наибольшую радость всем нам доставила телеграмма начальника шведской экспедиции, капитана Торнберга. Вот она:

«13 июля. Вчера сняли с острова Фойна капитана Сора и Ван-Донгена. Две собаки и снаряжение оставлены на северной оконечности острова. Поздравляем вас с огромным успехом. Просим взять на борт самолет Лундборга.

Торнберг».

Итак, те люди, которые вчера подавали сигналы с Фойна, были группой Сора. До того как мы их заметили, все считали их погибшими, но теперь они тоже были спасены. Из сообщения «Красина» шведская экспедиция узнала о том, что на Фойне находятся люди. Туда немедленно вы-

сланы были два самолета, которые и забрали их оттуда. Что же касается самолета Лундборга, то он и без того был уже на борту «Красина».

Нобиле в своей поздравительной телеграмме просил произвести розыски в районе к востоку от льдины с палаткой. Речь шла о направлении, в котором улетела бесследно исчезнувшая оболочка с группой Алессандрини. Эта просьба находилась в некотором противоречии с прежними сообщениями того же Нобиле. Он, после своего спасения, сообщал, что группа Алессандрини, повидимому, погибла вскоре после катастрофы. Спутники Нобиле — писал он — видели вдали дым от взрыва.

Наша экспедиция выразила полную готовность действовать и дальше. Нобиле было отвечено, что наш самолет вышел из строя, а без него мы не можем произвести разведку. Поэтому мы просили выслать итальянский самолет, который помог бы ледоколу в его дальнейшей работе. Ответ, полученный с «Читта-ди-Милано» на нашу, казалось бы, законную просьбу, вызвал общее недоумение и так и остался непонятным. Суть его сводилась к шести словам: *итальянское правительство считает излишним продолжать поиски.*

Было ясно, что самолета нам не пришлют. Повреждения, полученные ледоколом, были значительны: у него сломался винт и треснула рулевая рама. Пускаться в неизвестность, не имея разведчика, было бы большой неосторожностью. И 14 июля «Красин» повернул на выручку Чухновского и его товарищей. Их местоположение у мыса Вреде было точно известно. Наш долг был спасти своих летчиков во что бы то ни стало.

День 12 июля 1928 года, вероятно, на всю жизнь останется в памяти участников экспедиции на ледоколе «Красин». Рано утром «Красин» подобрал двоих из группы Мальмгрена, на спасение которой не было никаких надежд.

Днем наблюдатели с «Красина» обнаружили на отдаленной вершине никому неведомого острова Фойна группу Сора, которую тоже считали погибшей. Наконец вечером того же дня на борт «Красина» были приняты со льдины пять человек из состава экипажа разбившейся «Италии». Это была группа Вильери, положение которой было крайне опасно.

Наш Джиудичи, которого никогда не покидало остроумие, назвал этот день «днем спасания оптом и в розницу».

КРУШЕНИЕ «ИТАЛИИ»

«Красин» возвращался назад тем же путем. Радостное возбуждение первых часов, когда все мы ходили точно ошалелые, несколько утихло. Спасенные совершенно не скрывали, что они наслаждаются тем скромным комфортом, который мог быть им предоставлен на «Красине». Вместо ледяных бугров к их услугам были мягкие кресла кают-компании. Снова можно было есть за столом, покрытым скатертью, и пользоваться отдельными приборами, а не таскать пищу руками из общей миски, как на льдине. Спали наши гости на чистом белье, а не на засаленных одеялах, как в палатке.

Особенно приятно было наблюдать за Чечиони. Грязное тряпье, которым была обмотана его сломанная нога, сменилось лубками и белоснежным бинтом. Вместо весел у Чечиони были уже настоящие костыли, полученные из санитарной каюты. В сером костюме, выбритый, он сидел, развалясь в кресле и вытянув больную ногу, и пускал облака табачного дыма. Полузакрыв глаза, он следил за быстрой певучей речью своих соотечественников.

Они рассказывали нам, как 20 июня итальянский летчик Маддалена первый обнаружил их лагерь. Он сбросил им продовольствие и теплые вещи. В пакет были вложены даже бананы.

— Но мы готовы были отдать их за пачку хорошего табаку, — сказал Трояни. — Вы представить себе не можете, какое для нас было лишение не курить.

— Se, se! — поддакивал Чечиони низким голосом.

В этом «se» звучала теперь полная удовлетворенность.

Все спасенные оказались людьми общительными и приветливыми. Разговорчивость их станет еще более понятна, если вспомнить, что они попали на «Красин» после 48 дней пребывания на льдине. А в течение первого месяца их единственными посетителями были только белые медведи.

Лучшим рассказчиком оказался профессор Франц Бегунек. Он не принимал непосредственного участия в управлении дирижаблем и поэтому запомнил все до мельчайших подробностей. Страшная катастрофа снова ожила в его рассказе. Бегунек сидел за большим столом кают-компании и, прихлебывая коньяк из маленькой рюмки, говорил. Его пухлое лицо раскраснелось. Изредка окружавшие его слушатели издавали короткие восклицания, а иногда задавали ему по-французски или по-немецки какой-нибудь вопрос. Но речь Бегунека текла гладко, точно по-писаному. Он в совершенстве владел обоими языками.

«— Мы полетим только к полюсу и обратно. Через два дня мы вновь будем здесь, если... если мы вообще вернемся. Приготовьтесь к путешествию, профессор.

«— Благодарю вас за приглашение, ваше превосходительство. Я буду готов, как только мне станет известен час отлета.

«Такой разговор происходил на борту «Читта-ди-Милано», в каюте генерала Нобиле, между ним и мною, — начал профессор Бегунек.

«Читта-ди-Милано» стоял на рейде Кингсбэйской бухты. Между пароходом и берегом лежал сплошной лед, покрытый глубоким снегом. Трактор, таскавший грузы с парохода на берег, проложил на снегу глубокие следы. Где-то

на юге давно уже наступила весна, но здесь стояла еще полная зима. Календарь показывал в день этого разговора 21 мая. Отлет дирижабля «Италия» предполагался на следующий день. Целью был северный полюс.

«Трое ученых сопровождали экспедицию. Я должен был исследовать явления атмосферного электричества. Профессор физики Миланского университета Понтремоли имел в виду произвести магнитные наблюдения. Метеоролог Мальмгрен следил за погодой и неизученными воздушными течениями этих высоких широт. Разные малоисследованные физические явления делали привлекательным для нас, ученых, этот утомительный и рискованный полет. Каждый из нас летел на дирижабле уже не в первый раз.

«Запасы горючего позволяли «Италии» держаться в воздухе 70 часов. За это время должны были быть покрыты две с половиной тысячи километров — путь до полюса и обратно. Всего два-три дня, если... «если мы вообще вернемся»...

«На следующий день, в 6 часов вечера, мелодические звуки рожка разнеслись над Кингсбэйской бухтой. Горнист «Читта-ди-Милано» играл сбор к ужину. За ужином было объявлено о том, что отлет дирижабля состоится ночью. Всем приказано было к полуночи собраться у ангара.

«Было светло как днем. Кингсбэй находится на 79-м градусе северной широты. На этих широтах солнце в конце мая уже не заходит. В день отлета была как раз ясная погода. Солнце медленно двигалось вдоль покрытых снегами зубчатых гор, окружающих бухту с севера. Только в ущельях, по которым в море спускались ледники, залегли полосы тумана. На покрытом снегом берегу возвышался ангар. Он был открыт сверху. Видно было, как внутри колыхался дирижабль. Вокруг толпились матросы с «Читта-ди-Милано», вспомогательная команда и жители Ню-

Олесунда — маленького норвежского поселка на берегу Кингсбэя.

«Пока шли приготовления к полету, наступило уже 23 мая. В 4 часа утра дирижабль вывели из ангара. Ухватившись за многочисленные свешивавшиеся вокруг нее «концы» (канаты), матросы и солдаты сдерживали порывы «Италии». Дул слабый ветерок, но вообще метеорологические предсказания были неблагоприятны — ждали штормовой погоды. Мальмгрен даже шутил, говоря, что готов уступить свое место на дирижабле кому-нибудь другому. Наконец Нобиле вошел в гондолу и поднял руки кверху. Этот знак служил приказом: «Отдать концы!» Внизу раздались приветственные крики, дирижабль плавно поднялся, моторы его застучали — и воздушный корабль поплыл в северо-западном направлении.

«Через четверть часа дирижабль летел уже над морем, которое в этом месте было свободно от льда. Путь лежал к северо-восточным берегам Гренландии, с тем чтобы оттуда повернуть прямо к полюсу.

«В продолговатой командной гондоле, подвешенной к носовой части дирижабля, было тесно, неудобно и холодно. Будка радиотелеграфиста делила гондолу на две почти равные части. В передней части находились штурвалы рулей направления и высоты. Нобиле был все время там, а у рулей сменяли друг друга Мариано, Цаппи, Вильери, Трояни, Чечиони и Мальмгрен. Задняя часть гондолы была загромождена всевозможными навигационными инструментами и аппаратами для научных наблюдений. Здесь находились хронометры, секстанты, буссоли, которые впоследствии так пригодились нам. В этой воздушной лаборатории работали Понтремоли, Мальмгрен и я, а свободные от управления дирижаблем офицеры производили свои наблюдения. Отсюда был ход в оболочку. Ее дуралюминиевый киль служил дорожкой в кормовые гондолы. Там, а так-

же на внутренних фермах дирижабля, находилась остальная часть экипажа. Спать в командной гондоле было негде.

«Над дирижаблем расстилалось безоблачное бледно-голубое небо, а внизу все было скрыто однообразной пеленой тумана. Иногда туман прерывался, и тогда видно было, что дирижабль летит над сплошными ледяными полями, изредка разделенными черными извилинами разводий. Через 12 часов после отлета показались снеговые шапки береговых гор Гренландии — величайшего острова в мире. Площадь его превышает два миллиона квадратных километров. Только на узенькой обитаемой полоске его юго-западного побережья есть несколько поселений. Остальное же пространство этой гигантской страны — сплошной необитаемый ледник. От него отрываются и уплывают в море огромные айсберги, высота которых над поверхностью воды измеряется иногда десятками метров.

«Дирижабль летел вдоль берегов Гренландии в местах, едва ли когда посещавшихся человеком. Курс был взят прямо на северный полюс. В первом часу ночи с 23 на 24 мая «Италия» была уже над ним. Дирижабль начал описывать круги, снижаясь под слой тумана до высоты 100—150 метров, где видимость была лучше. Внизу расстилалась необозримая однообразная ледяная равнина, изрезанная темными лентами извилистых водных каналов. С высоты, при тусклом свете туманного дня, неровности льда, покрытого бесчисленными торосами, не были заметны.

«Итак, «Италия» кружила над полюсом. О том, чтобы снизиться на лед или по крайней мере спустить на него людей, — не могло быть и речи. Дул ветер, лед представлял собою сплошное нагромождение торосов, туман мешал ориентироваться. Кроме того, внизу не было вспомогательной команды, которая могла бы удержать дирижабль. Мы произвели только наблюдения с дирижабля, а Нобиле устроил воздушный парад.

«На дирижабле завели граммофон, который сыграл фашистский гимн «Джовинецца» и песню «Италия — мое сердце».[1]

«Под звуки граммофона раздались возгласы: «Evviva Italia! Evviva Italia fascista! Evviva Nobile!»[2] и все находившиеся на дирижабле роспили бутылку коньяку. На лед были сброшены красно-бело-зеленый итальянский флаг и деревянный крест, пожалованный экспедиции римским папой, для того чтобы поставить его на полюсе. Спускать папский подарок было чрезвычайно трудно, так как крест был очень велик и тяжел.

«Вскоре «Италия» отправилась в обратный путь к Шпицбергену. Северо-западный ветер крепчал, но туман продолжал оставаться густым. Небо было покрыто клубящимися тучами. Дирижабль летел среди этой мрачной массы сгустившихся водяных паров. Они осаждались каплями и замерзали на его поверхности. На прорезиненной оболочке стали появляться тонкие корки льда. Ветер продолжал усиливаться. Он перешел в юго-западную четверть горизонта и относил «Италию» к востоку. Все три ее мотора работали полным ходом, но вместо нормальной скорости 100 километров в час дирижабль делал только 40. Остальное «съедал» ветер. Он становился все сильнее и постепенно превращался в шторм. В борьбе с ветром и в непрестанных маневрах прошли сутки. Внутри дирижабля все гудело. Экипаж был до крайности истощен. Два дня никто не смыкал глаз. Утром 25 мая дирижабль обледенел. Тяжесть ледяной корки влекла его вниз. От ударов бешено вращавшихся винтов куски льда отлетали от об-

---

[1] Эта песня когда-то считалась революционной, и за пение ее в Австрии люди карались арестом. Распевали ее итальянцы, мечтавшие освободиться из-под власти Австрийской монархии. Теперь же эта песня превратилась в шовинистический гимн «Великой» Италии.

[2] Да здравствует Италия! Да здравствует фашистская Италия! Да здравствует Нобиле!

мерзших моторов и, повидимому, пробили оболочку. Я думаю, что они повредили в то же время внутренний баллон с водородом. Началась утечка газа, и обледеневший дирижабль стал быстро падать с высоты 500 метров. В это время «Италии» оставалось до своей базы — бухты Кингсбэй — три-четыре часа пути при благоприятных условиях. Шел 54-й час полета.

«Катастрофа произошла около $11^1/_2$ часов утра. Чтобы облегчить падающий дирижабль, на лед летело все, что попадало под руку: палатка, продовольствие, оружие, инструменты. Девять человек в гондоле, ухватившись за поручни, с ужасом смотрели вниз. Нам казалось, что дирижабль стоит неподвижно, а ровное белое поле под нами превращается в сотни льдин, которые, все увеличиваясь, со страшной скоростью несутся нам навстречу. Мотористы Чьокка, Каратти и Помелла не сходили со своих постов в моторных гондолах. Механики Алессандрини и Ардуино находились внутри оболочки. Истомленные журналист Лаго и профессор Понтремоли, забравшись в спальные мешки, спали на алюминиевом киле дирижабля.

«Скорость падения складывалась из трех сил: тяжести дирижабля, поступательного действия его моторов и свирепых порывов бури, бросавшей его во все стороны. Корма «Италии» повисла, нос поднялся кверху. Дирижабль несло боком прямо на выраставшие со всех сторон торосы. Третья моторная гондола от удара об лед разлетелась в щепы. Из нее выпало тело убитого на месте моториста Помеллы. Почти в то же мгновение со страшным треском разбилась вдребезги командная гондола. Она раскрылась точно коробка. Мы вывалились из нее и, оглушенные падением, остались лежать на льду. Тросы, поддерживавшие гондолу, оборвались. Облегченный дирижабль взметнулся, шторм подхватил его, погнал на восток, и он исчез в тумане. Кто-то из лежавших с усилием приподнялся на ко-

лени и мутным взором поглядел вслед улетевшей оболочке. Ему показалось, что вдали в тумане расплылось черное пятно.

«— Дым! Неужели дирижабль загорелся?

«Но кто мог ответить на этот вопрос?»

ПОЛЯРНЫЕ РОБИНЗОНЫ

«Понемногу мы стали приходить в себя. Первый вскочил Мальмгрен. Но тут же он крепко закусил губу, чтобы не вскрикнуть от боли: левая рука у него была сломана при падении, и сейчас он нечаянно шевельнул ею. Он стал действовать осторожнее, подобрал валявшийся невдалеке бинокль и начал осматриваться. Вокруг было совершенно пусто — лед, покуда глаз хватал. Во всех направлениях громоздились глыбы торосов.

«К Мальмгрену подошли товарищи по несчастью. Только двое не в состоянии были подняться и подавляли стоны от боли при малейшем движении. Это были Нобиле и Чечиони. У обоих были сломаны ноги.

«В первый момент чувство животной радости охватило нас всех.

«— Спасены!

«Вторая мысль была об еде. Все взглянули друг на друга, но никто ничего не сказал. Только Мальмгрен, не выпускавший бинокля из здоровой руки, протянул его вперед и стал указывать на темные пятна на льду. В разных местах, воткнувшись в снег, валялись разбросанные жестянки с продовольствием. Надежда на спасение снова охватила нас.

«Вскоре была подобрана и установлена палатка. Разбитая гондола лежала тут же. Но радиоустановка дирижабля, аккумуляторы, приемник, батарея сухих элементов — все было цело. К вечеру Бьяджи привел все в по-

рядок. Из обломков гондолы была сооружена мачта, протянулась антенна, и радиостанция стала издавать шипящие стоны из перемежающихся коротких и долгих звуков, означающих точки и тире азбуки Морзе. Три точки, три тире, три точки — SOS — был первый сигнал, брошенный в пространство. Мы все столпились вокруг нашего радиста и не спускали глаз с его пальца, ударявшего по ключу радиоаппарата. Ведь, этот волшебный ключ был единственным ключом к нашему спасению. От ключа бежали невидимые волны к тем, кто мог оказать нам помощь. Только бы поскорее нас услышали!.. А затем мы снова отправились работать.

«В палатку мы перенесли из разбитой гондолы все, что там оказалось непромокаемого и мягкого. Раненым помогли перебраться под кров. Есть никто не хотел, наступила реакция, все валились с ног от изнеможения. Несмотря на то, что снаружи было около 10 градусов ниже нуля, внутри палатки было тепло.

«И мы, не зная еще точно, где находимся, уснули как убитые в своем убежище, свалившемся с неба в буквальном смысле этого слова.

«Со следующего дня потянулось наше томительное существование на льдине. Часть инструментов уцелела. При их помощи мы определили свое положение. У нас была карта, и мы ежедневно наносили на нее место, где находилась наша льдина. Льдина все время передвигалась. Полярные ветры гоняли ее взад и вперед. Были дни, когда она приближалась к видневшимся вдали берегам меньше чем на 20 километров. Иногда же она уходила от них на 40 и 50 километров.

«Вот наша карта — взгляните на нее. Эта ломаная линия — путь нашей льдины. Не сходя с места, мы проделали за семь недель больше трехсот километров. Море слизывало нашу льдину снизу. Лучи солнца растапливали

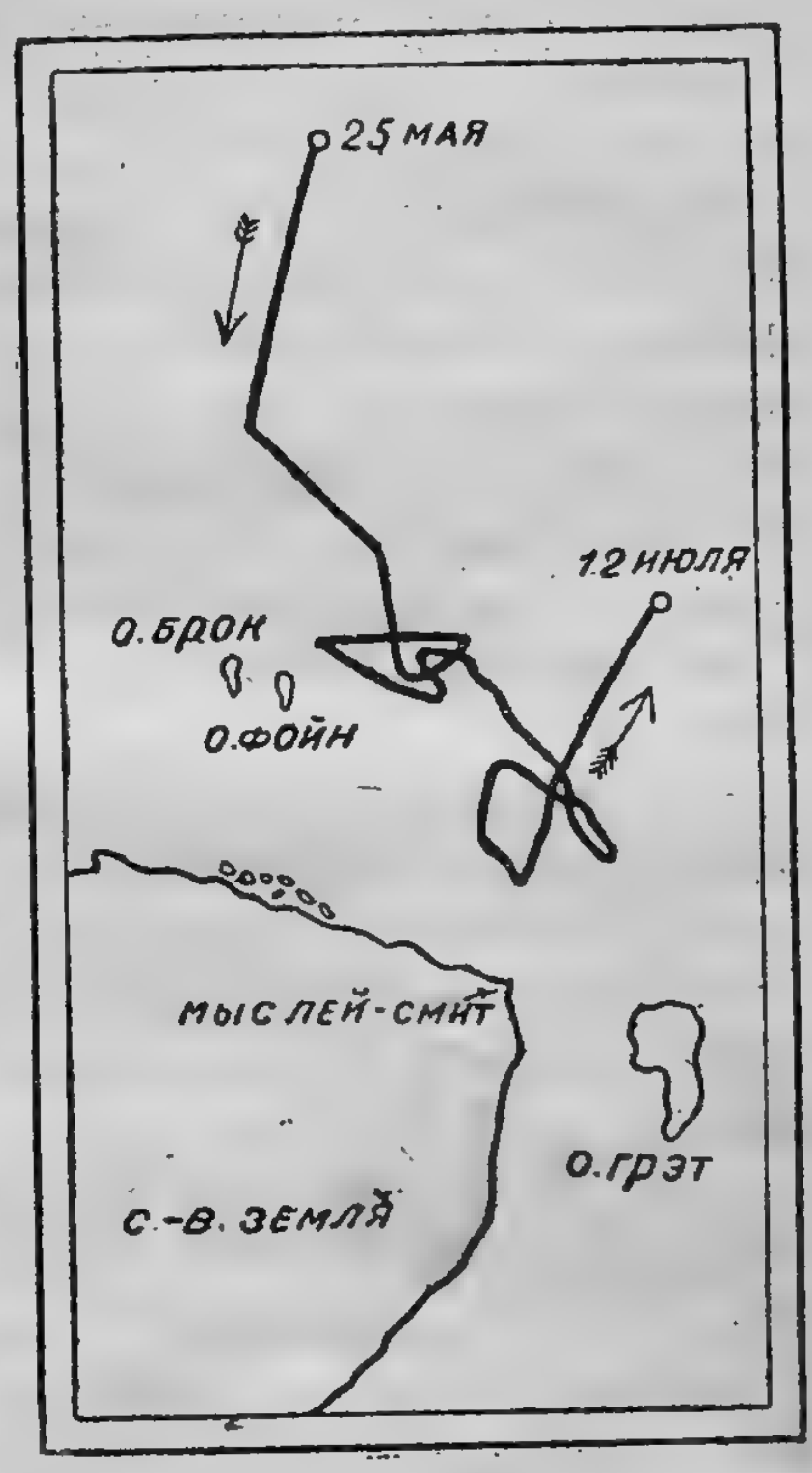
ее сверху. Каждое утро мы с тревогой осматривали, долго ли она еще продержится. Вода текла в палатку, и наш лагерь вынужден был кочевать с места на место.

«Постепенно мы подобрали со льда все, что нам могло пригодиться. Каждый кусочек пеммикана был на учете. Пищу себе мы варили в жестяном баке из-под бензина. На пятый день, благодаря Мальмгрену, мы получили запас свежего медвежьего мяса. У нас было установлено расписание, которого мы придерживались очень строго. Вот наше «меню»:

«*Завтрак:* каждому — маленькая плитка шоколада и пять таблеток сухого молока.

«*Обед*: каждому — 150 граммов медвежьего мяса или с маленькой порцией масла, или со 100 граммами пеммикана. А иногда и без всего.

«*Ужин*: то же, что и на обед.



Дрейф льдины Вильери (показан жирной линией).

«Зато питьем, — сказал улыбаясь Бегунек, — мы были обеспечены. Талой воды было сколько угодно. Мы разыскали баки с бензином, сброшенные с дирижабля, и могли нагревать воду хоть до кипения.

«Все надежды мы возлагали на радиостанцию. Бьяджи

не переставая посылал в эфир свои сообщения, но никто не откликался. До нас доносилась вечерняя передача римской радиостанции Сан-Паоло. Нам стало известно, что нас готовятся искать. Это поддерживало нашу бодрость.

«В ночь на 31 мая ушли Мальмгрен и его спутники. Я никогда не думал, что это так кончится». Голос рассказчика дрогнул. Но он овладел собою и продолжал:

«Со времени катастрофы прошло уже десять дней. И вдруг из сообщения Сан-Паоло мы узнаем, что русский радиолюбитель Шмидт принял наконец нашу телеграмму. Каково же было отчаяние Бьяджи! Он слышал, как римская станция повторяет ошибку Шмидта, и был бессилен ее исправить. Ведь, Шмидт сообщил, что мы находимся *на Земле Франца Иосифа*.

— Это прямо необъяснимо! — воскликнул один из слушателей.

— Напротив, это очень легко объяснить, — возразил Бегунек.

«Бьяджи передал телеграмму следующего содержания: «SOS. *Италия. Генерал Нобиле. Широта 80°40'. Долгота 26°50'. В двадцати милях от острова Фойна*». Последние два слова Foyn Island (остров Фойн) Шмидт расшифровал как *Земля Франца Иосифа* (Franz Josef Land). Оба сочетания букв похожи друг на друга. Винить в этом Шмидта совершенно не приходится. Он мог и не знать в то время о том, что существует островок Фойн, который наносится только на точнейшие морские карты. А Землю Франца Иосифа знают все. Ваш радиолюбитель находился в добросовестном заблуждении. В его радиограмме цифры как раз оказались правильными, а название места — неправильным. Но сообщение Шмидта принесло свою пользу. Оно окрылило нас новыми надеждами. Мы были уверены, что вызовы Бьяджи будут теперь внимательней слушать; следовательно, увеличатся шансы на наше спасенье.

«Вечером 7 июня «Читта-ди-Милано» принял наконец первую радиограмму со льдины. Его радисты не верили себе. Они задали Бьяджи ряд вопросов: как его имя, фамилия, адрес, сколько ему лет? И только после удовлетворительных ответов они убедились, что действительно имеют дело с группой Нобиле.

«Это был незабываемый день! После двухнедельных отчаянных попыток установлена наконец связь. Нам казалось, что теперь вопрос нашего спасения — вопрос дней, чуть ли не часов. Но понадобилось еще пять недель нечеловеческих усилий, чтобы мы могли очутиться здесь, у вас.

«Радость у нас сменялась разочарованием, разочарование — радостью. Мы насчитали одиннадцать самолетов, которые хотели нам помочь. Но это было трудно, очень трудно! Мы видели самолеты вдали. Мы видели их вблизи. Иногда, пролетая прямо над нами, они не замечали нас. Прошел уже месяц, как мы находились на льду. И только 24 июня мы впервые вновь могли поговорить с человеком из внешнего мира.

«Я никогда не забуду тех минут, когда самолет Лундборга стал кружить над нами, как исполинская птица. Шум его мотора звучал для нас песней освобождения от полярной неволи. Неужели же — думал каждый из нас — так легко и просто улететь из этого места отчаяния туда, к близким людям, на родину, где зеленеют деревья, благоухают цветы, где день чередуется с ночью! Но, увы, это было гораздо труднее, чем казалось.

«Легкий «фоккер» Лундборга мог взять только одного человека, не считая пилота. Этим человеком оказался генерал Нобиле. А на другой день, когда Лундборг возвратился за следующим, его самолет потерпел аварию и остался на льду. Пилот был так удручен неудачей, что хотел покончить с собой. Но мы удержали его от этого безрассудного поступка. Через десять дней он был спа-

сен. После этого никто уже не решался спускаться на лед.

«Но «Красин» был близко. Глаза всего мира, в том числе и наши, были устремлены на ваш ледокол. Прошла еще неделя, которая показалась нам длиннее года.

«И вот наконец наступило *12 июля*. Мы знали уже о полете Чухновского. Мы знали и о том, что «Красин» покинул свою стоянку во льдах и идет за нами. В этот день мы проглядели все глаза. Я не могу передать вам того чувства, которое охватило всех нас, когда на горизонте показался далекий дымок. Мы прыгали как малые дети. Мы дали знать по радио, что видим вас. После крушения «Италии» уцелели дымовые шашки. Мы зажгли их, чтобы показать вам место, где мы находимся. Остальное вы знаете».

Бегунек на минуту замолчал, а затем взволнованно воскликнул:

— Да здравствует «Красин» и его экипаж! Да здравствует страна Советов, спасшая нас от смерти!

Он поднял свою рюмку и все присутствовавшие, чокнувшись с ним, выпили за нашу далекую родину.

— Но если бы не он, я не знаю, были ли бы мы спасены, — добавил Бегунек и указал рукой на Бьяджи.

МОЛЧАТЬ!

Радист «Италии» Джузеппе Бьяджи, коренастый черномазый весельчак, любитель кьянти, [1] — типичный итальянец.

Бьяджи не знал других языков, кроме итальянского. На «Красине» же итальянским языком не владел никто. Но этот живой человек вставлял в свою речь отдельные ломаные английские и французские слова, быстро писал

[1] Итальянское вино.

«Красин» у берегов Шпицбергена.

на клочке бумаги цифры или рисовал предметы и сопровождал все это такой жестикуляцией и мимикой, что говор его делался понятным каждому.

От него мы узнали, как Альфредо Вильери попал в «старшие на льдине». После ухода Цаппи и Мариано и отлета Нобиле, на льдине осталось всего двое военных: лейтенант Вильери и унтер-офицер Бьяджи. Трояни и Чечиони были людьми штатскими, а Бегунек, напоминавший своей внешностью пухлого и неуклюжего ребенка, меньше всего походил на военного человека. Тем не менее итальянский военный министр, узнав об эвакуации Нобиле, поспешил передать на льдину радиограмму о том, что Вильери назначается начальником гарнизона. А гарнизон-то состоял всего только из одного солдата — Бьяджи. Рассказывая нам об этом, Бьяджи с иронической гордостью выпячивал грудь, тыкал в нее коротким волосатым пальцем и, помирая со смеху, заявлял:

— Гарнизон — это я!

Последнее его радиоприключение было уже на борту «Красина». Среди вороха приветственных телеграмм «Читта-ди-Милано» передал также уведомление римского муниципалитета на имя Джузеппе Бьяджи о том, что за последним числится налоговая недоимка. Уезжая из Рима, Бьяджи не уплатил налога за оставленную там собаку. Какой-то исполнительный чиновник, узнав, что недоимщик улетел на северный полюс, поспешил передать ему вслед телеграфное извещение о «немедленной уплате недоимки». От станции к станции, оно постепенно дошло до радиорубки «Красина» и с некоторым запозданием, правда, было вручено адресату.

Впрочем, разговорчивости наших гостей вскоре пришел конец. Через день после спасения они получили приказ итальянского правительства молчать обо всем, что касается полета и крушения «Италии» и судьбы ее экипажа.

Я узнал об этом приказе от профессора Бегунека. Недоумевающим обиженным тенорком он спрашивал меня:

— Как может подобный приказ относиться ко мне? Ведь, я не давал в начале полета обязательства молчать. Ведь, я — не итальянский подданный. Ведь, в конце концов, мое содержание оплачивает Чехо-Словакия.

И, он, в виде протеста, отказался расписаться в том, что читал эту телеграмму. Увы, профессор Бегунек «шумел» только на словах. А на деле он так же, как и его товарищи по несчастью, замолк, а если и говорил с нами, то только на общие темы. Между тем ряд моментов полярной трагедии до сих пор остается не выясненным.

В своем рапорте итальянскому правительству о катастрофе Нобиле сообщил о том, что оболочка взорвалась через 15 — 20 минут после падения гондолы, что дым от взрыва был виден на горизонте и что никто из группы Алессандрини не спасся. Но чем объяснить, что эти данные были опубликованы во всеобщее сведение не сразу, а лишь через месяц после того, как была установлена радиосвязь с группой Нобиле?

13 июля последовал отказ выслать итальянские самолеты для содействия «Красину» в деле поисков группы Алессандрини. Но почему же раньше сам Нобиле просил ее искать? Почему эта просьба сохранила свою силу для второго похода «Красина»?

При какой обстановке доктор Мальмгрен и его спутники покинули группу Нобиле и при каких обстоятельствах погиб этот героический ученый?

Чем объяснить разницу в состоянии Цаппи и Мариано и почему последний в момент подхода «Красина» оказался полураздетым?

Почему, наконец, и о чем приказано было молчать спасенным итальянцам?

Впоследствии итальянское правительство назначило осо-

бую комиссию, которая должна была расследовать обстоятельства гибели «Италии» и смерти Мальмгрена. Все с нетерпением ждали выводов итальянской следственной комиссии и думали, что она прольет свет на это дело. Однако расследование происходило втайне, а его материалы не были опубликованы. Приказ фашистского правительства: «молчать!» — был, оказывается, в силе не только для участников экспедиции Нобиле, но и для следствия по его делу.

Для общего сведения был объявлен только краткий приговор комиссии. В этом приговоре поведение Цаппи и Мариано признано достойным похвалы. Что же касается Нобиле, то комиссия нашла его виновным в том, что он неумело командовал «Италией», а после ее гибели — покинул своих спутников и поспешил спастись первым.[1]

Но, конечно, общественное мнение всего мира не могло удовлетвориться этим приговором, так как он не ответил на те вопросы, которые до сих пор продолжают волновать людей.

Строить догадки и заниматься домыслами по всем этим вопросам бесполезно. Еще раз повторяю: только беспристрастное следствие, при соблюдении полнейшей гласности, с опросом буквально *всех* свидетелей полярной драмы, может успокоить общественное мнение. Конечно, такое следствие не под силу одному государству, как не под силу было одной стране организовать спасение экипажа «Италии».

ГРУППА ЧУХНОВСКОГО

Оставалась последняя группа — группа Чухновского, находившаяся более чем в 150 километрах пути от группы Вильери. Мы все время переговаривались с нашими лет-

[1] После такого постановления Нобиле вышел в отставку и уехал из Италии. Он поступил на советскую службу и в настоящее время работает у нас как специалист по постройке дирижаблей.

чиками по радио. У них все было благополучно. Только у Шелагина, как сообщал Чухновский, произошло «небольшое расстройство желудка».

Под действием наступавшего полярного лета льды заметно разрушались. Преодолевать их «Красину» было сравнительно легко. В течение всего 14 июля мимо нас проходил в обратном порядке: опустевший Фойн, Брок, скалы мыса Платена, и хорошо уже видны были Семь островов. Но всё это были теперь старые знакомые — их тайны были раскрыты. Впереди, километрах в тридцати к западу от нас, снова, как и две недели тому назад, чуть заметна была «Браганца». Она выбралась наконец из пролива Беверли Сунд. Но ее опять затерло льдами у серевшего вдали Нордкапа.

Стояла яркая солнечная ночь. Мыс Вреде был совсем рядом. Он отбрасывал огромную темно-синюю тень на ярко белый гладкий ледяной покров. Лед сковал поверхность бухты Риппбэй. Точно узкий коридор, она на 20 километров врезалась в глубь Норд-Остланда. Где-то в конце этого коридора находились наши летчики. Вскоре они сообщили по радио, что видят нас. «Красин» с большим трудом ломал крепкий береговой лед, так называемый припай, толщиною около метра. Снова вспомнились дни битвы со льдами. Ход замедлился. Разбеги назад, грохот, треск и непрекращающиеся остановки сменили сравнительно спокойный ход по битому льду. Промер за промером ощупывал дно наш неутомимый гидрограф Березкин. 16 часов понадобилось, чтобы «взять» эту бухту. Кроме вахты, весь экипаж ледокола, истомленный событиями последних дней, спал непробудным сном. К вечеру 15 июля погода резко изменилась. С окрестных гор, с их ледников сбегал туман, моросил дождь и, замерзая, покрывал сосульками мачты и снасти. Солнце исчезло. Кругом было серо и неприветливо. Невдалеке можно было

уже разобрать то появляющееся, то исчезающее в тумане темное пятно.

Это был самолет Чухновского.

«Красин» остановился, и два лыжника — радист Юдихин и корреспондент «Комсомольской правды» А. Том — отправились с ледокола к нашим летчикам. [1] Пополам с дождем шел мокрый снег и заносил следы лыж на поверхности льда. Прошло четыре часа, прежде чем наши товарищи возвратились — все. Едва ли есть надобность описывать радость нашей встречи.

Похудевшие, обветренные, с покрасневшими от бессонницы глазами, со следами копоти на лицах, но радостные и попрежнему неунывающие, летчики весело ввалились в кают-компанию, где их ждал заслуженный отдых.

Но каково же было наше удивление: с ними пришли еще четыре неизвестных нам иностранца.

Это были: норвежец Ялмар Нейс — высокий могучий 37-летний блондин, охотник за тюленями, медведями и песцами — и три молодых смуглых итальянца — альпийские стрелки Альбертини, Маттеода и Гвальди. Все они вышли с «Браганцы» на помощь нашим летчикам. На «Браганце» узнали об аварии самолета и выслали спасательную партию на лыжах с восьмидневным запасом провизии. Лыжники тащили ее за собою на нарте. Они шли напрямик через безыменный залив между Нордкапом и мысом Вреде, названный нами заливом Красина. От «Браганцы» до места аварии было больше 40 километров. Чтобы пройти это расстояние, лыжникам понадобилось 40 часов. Группа Нейса подошла к группе Чухновского одновременно с лыжниками, посланными с «Красина».

Разговорам и расспросам не было конца.

---

[1] Неутомимый путешественник, А. Том летом 1933 года трагически погиб во время крушения самолета.

«Красин» с трудом ломал крепкий лед.

— Вы спрашиваете, почему нам не удалось заметить группу Вильери, — сказал Чухновский. — Но не забывайте, что между 6 и 10 июля была магнитная буря.[1] В эти дни радиосвязь с группой Вильери, как вы помните, была нарушена. Мы отправились в полет, имея сведения от 6 июля, что группа находится в 10 километрах к северо-востоку от мыса Лей-Смита. А за четыре дня ее отнесло к северу еще на 30 километров. Так мне только что сказал Вильери. Мы летали все время над чистой водой вблизи мыса Лей-Смита и острова Грэта и, конечно, никого не нашли. На береговых ледниках тоже никого не было видно. Назад мы летели вблизи островов Брока и Фойна. Я рассчитывал обнаружить здесь группу Мальмгрена или Сора, хотя сведения об их судьбе были безнадежные. Да вот Андрей Степанович сам расскажет, как это было.

— Я сидел в середине самолета за летчиком, — подхватил Шелагин слова Чухновского, — и смотрел вниз. Вдруг заметил темное пятно. Сразу мелькнула мысль о палатке. Сообщил об этом Борису Григорьевичу.[2] Он снизил самолет, сделал круг, и тут только мы увидали, что это — лежка тюленей. Полетели дальше. Невдалеке от острова Карл XII показался разреженный лед. На одной из льдин я снова заметил темные пятна. «Ну, — думаю, — буду осторожнее, не стану поднимать тревоги». Подлетаем ближе — вижу: маленький человечек внизу машет флагом и глядит вверх. Тут я просунулся в кабину Чухновского и закричал: «Люди!»

— Да так закричал, — вставил Страубе, — что заглушил шум моторов.

Все кругом засмеялись.

---

[1] Малоизученное явление, во время которого без видимой причины компасы дают неправильные показания, нарушается действие телеграфных электромагнитов и т. п.

[2] Чухновскому.

— Мне показалось, — невозмутимо продолжал Шелагин, — что за этим человеком стоял ряд людей — четыре или пять человек, один другого меньше. А когда мы спустились пониже, этот «ряд» превратился в одного человека, который не то сидел, не то лежал.

Как удалось Шелагину в тумане, с высоты 300 метров, заметить двух копошащихся внизу человек? Как увидал он их среди пятен и трещин изъеденного морем битого льда? Маленький коренастый помор и сам не мог объяснить этого чуда.

— Ну, а третий, о котором вы сообщали, что он «лежал навзничь»? — спросил кто-то из слушателей.

— Я не настаиваю на том, что мы видели непременно третьего, — ответил Чухновский. — Было видно неподвижное темное пятно. Был ли то человек, или мы приняли за лежащего человека растянутые лётные брюки, о которых вы мне говорили, — наверное сказать не могу.

— Фотография же ничего не могла дать, — сделал замечание по своей части летчик-наблюдатель и фотограф Алексеев. — Туман — такой же враг летчиков, как и фотографов.

— Я был убежден, — продолжал Чухновский, — что мы обнаружили группу Мальмгрена, а не Сора. Я знал, что у Сора есть собаки. Сверху собачьи упряжки кажутся длинными черточками, а люди — круглыми пятнами. Черточек не было. Значит, это — группа Мальмгрена. Мы стали кружить над нею, чтобы показать людям, что их заметили.

— А почему вы не сбросили им продовольствия? Ведь, они были на краю голодной смерти.

— Во мне шла борьба — сбросить или нет. Но вы подумайте — самолет идет со скоростью 100 — 120 километров в час. Попасть пакетом с высоты на маленькую льдину при такой скорости — вещь почти немыслимая. А что было бы, если бы пакет упал на одну из соседних льдин? Из-

голодавшиеся люди попытались бы достать его во что бы то ни стало. Но разве они в состоянии были перебираться через трещины во льду? Они легко могли провалиться в воду и несомненно погибли бы. Но допустим лучшее — им удалось достать пакет. Кто мог бы удержать их от объядения, которое обычно оканчивается мучительной смертью? В обоих случаях им грозила гибель. Посоветовавшись со своими товарищами, я решил не бросать им продовольствия. Теперь я вижу, что мы поступили правильно.

«К этому времени туман стал так густ, что вокруг ничего не было видно, Мы снизились и летели над самыми торосами. Пришлось убрать антенну, чтобы не оборвать ее. Антенна, как вы знаете, висит у нас внизу самолета. Связь прекратилась. Сорок минут, летая зигзагами, мы искали наш ледокол, но ничего не добились. Вокруг были только молочные волны тумана, сквозь который иногда проглядывали очертания берегов. Не найдя «Красина», я направил аппарат для посадки к видневшемуся берегу. Береговой припай глаже, а главное — в случае вскрытия льда можно было перейти с него на твердую почву. В тумане торосы не отбрасывают теней, и заметить их сверху на фоне ледяного поля довольно трудно. Спустившийся самолет при пробеге ударился о такой незамеченный торос. Винты и шасси сломались. К счастью, никто из людей не пострадал. Самое же важное — удалось установить радиосвязь с «Красиным». Берег был совсем близко. Провизией наша группа была обеспечена на две недели. Кроме того, у нас была винтовка и 150 патронов. Вскоре Страубе застрелил на берегу оленя. Наши запасы значительно увеличились. Нам недоставало только соли, которую мы забыли захватить при отправлении в полет. Но мы быстро вышли из затруднения. В морской воде соли сколько угодно. Консервной банкой мы черпали воду сквозь трещины во льду. Затем мы кипятили воду на примусе. Вода испарялась, а соль оставалась. Гораздо

неприятнее было то, что у нас не оказалось ни спальных мешков, ни палатки. Металлическая кабина самолета почти не защищала от холода. Из-за этого мы очень мало спали все время. Но это дело поправимое. В конце концов наши испытания длились всего пять суток».

И Чухновский со своими летчиками отправились спать, на что они имели полное право.

Было уже очень поздно. Вслед за летчиками итальянцы тоже разбрелись кто куда. В кают-компании осталось только несколько неугомонных людей, которым норвежец Нейс рассказывал повесть о своих странствованиях в поисках экипажа «Италии». По временам он заглядывал в свою записную книжку, завернутую в засаленный кусок кожи. Бьяджи и Джиудичи храпели по углам.

В этот вечер 15 июля можно было с уверенностью сказать, что у северных берегов Норд-Остланда *нет больше ни одной «группы»*. 12 человек, в том числе пятерых группы Чухновского, спас «Красин», четырех спасли шведы. Группа Нейса, хотя и не нуждавшаяся в посторонней помощи, также находилась на борту «Красина». Относительно двоих, Мальмгрена и Помеллы, было точно известно, что их, к несчастью, нет в живых. И только о группе Алессандрини не было никаких сведений. Но тогда еще не была потеряна надежда найти ее. Точно также никто не сомневался, что Руал Амундсен и его спутники будут возвращены миру.

СПАСЕННЫЕ ПОКИДАЮТ ЛЕДОКОЛ

Здесь, в бухте Рийпбэй, наши моряки снова соорудили подъемный настил. Самолет опять втащили на борт «Красина». Верхняя палуба его была настолько обширна, что оба поврежденных самолета — Чухновского и Лундборга — легко помещались на ней. Вероятно, нашлось бы место и для третьего.

«Красин» двинулся в обратный путь. Мыс Вреде, или, как его прозвали наши матросы, мыс *Вредный*, остался позади. Вскоре мы подошли к отстаивавшейся во льдах маленькой «Браганце». На ее палубе выли и лаяли бурые эскимосские собаки, заменяющие в полярных странах лошадей. Нейс со своими спутниками перешли к себе «домой». Прокладывая дорогу во льду, «Красин» снова пошел вперед. По черневшему за кормой ледокола каналу последовало освобожденное суденышко. Оба корабля направились в Кингсбэй — ближайшую цель нашего пути. Вскоре мы потеряли «Браганцу» из вида.

За Нордкапом мы опять повстречали белых медведей. Их было несколько, и на них была устроена охота. Мишенью избрали пару, державшуюся отдельно от других. Медведь был убит. Рев издыхающего огромного зверя, в полтонны весом, сотрясал воздух. Раненая же медведица ушла. Она оставляла за собой на льду розовые пятна крови и находу изобильно маралась со страха. На верхней палубе у нас появилась в качестве трофея вторая медвежья шкура.

Мы подходили к кромке льда. Дул порывистый пронзительный вест (западный ветер). Небо было закутано низкими бегущими облаками. Облака все время клубились. Кромка— бело-желтая каша мелко-битого льда — извилистой лентой уходила вдаль и резко выделялась на фоне темно-зеленого бушующего моря. Льды, по мере приближения к их границе, все заметнее зыбились под напором океана. Кромка ходила ходуном. Мощность ее колебаний подавляла зрителя. «Красин» вышел наконец на свободную воду. Двадцатидневный ледовый поход закончился. Льды остались позади. Впереди было открытое море. Ледокол, ускоряя ход, шел в виду шпицбергенских берегов и через день был уже в Королевской бухте (Кингсбэй).

Мы вошли в Королевскую бухту в яркий солнечный день. Солнце, лед, вода, голые каменные горы, теснящиеся коль-

цом вокруг бухты, и необычайная белизна снегов — какая это была красота!

На берегу Кингсбэя Гольфстрем дает возможность существовать маленькому людскому поселению Ню-Олесунду. Оно состоит из двух десятков деревянных домиков, в которых живут шахтеры. В километре от поселка — угольная копь. От нее миниатюрная железная дорога ведет к эстакаде на берегу. С эстакады уголь сбрасывается из вагонеток прямо в трюмы пароходов. Живет в Ню-Олесунде человек 250, в том числе 20 женщин. Жители здесь непостоянные — норвежцы, приезжающие на заработки. И железная дорога здесь, и электрическая станция, и некоторое подобие порта, и водопровод, и воздушная гавань, все это — самое северное на земном шаре.

На побережьи наступило уже полярное лето. В долинах под глубоким рыхлым снегом ревели ручьи. На проталинах показывались пучки бархатно-зеленого мха и даже маленькие цветочки — бледные, точно они выросли в погребе. Берега бухты оттаяли до самой подошвы окрестных гор и были иссечены бесчисленными журчащими речушками, рождавшимися в горных снегах. Кругом кишели птичьи базары. По воде плыло множество льдин. Они отрывались от огромного ледника, замыкавшего бухту. А над ледником высилась своими тремя черными вершинами краса Кингсбэя — гора *Три Короны*. Люди, дома и технические сооружения лишь чуть-чуть выделялись на фоне этой величественной картины.

В бухте скопилось необычно много судов, и это делало ее еще красивее. Здесь мы застали «Читта-ди-Милано». Это был большой пароход в 5000 тонн вместимости, построенный для прокладки трансатлантического телеграфного кабеля. Раньше этот пароход принадлежал Германии, но после Версальского мира его отобрали у немцев и отдали итальянцам. Здесь же в Кингсбэе были шведские «Танья» и «Квест». Два парохода-угольщика стояли у эстакады,

На следующий день пришел роскошный туристский пароход «Ориноко», а еще через день прибыла отставшая от нас «Браганца».[1]

Спасенные итальянцы волновались. Надо было расставаться с «Красиным». Почти два месяца тому назад они вылетели с берегов этой самой бухты. Они готовились 24 мая отпраздновать над северным полюсом годовщину вступления своей родины в «Великую» европейскую войну. Надо было поразить мир небывалым в истории юбилейным торжеством в воздухе над недоступнейшей точкой земного шара.

А затем предстояло триумфальное возвращение воздухоплавателей, прославивших полужесткую систему дирижаблей, — и заказы, заказы, заказы без конца итальянским воздухоплавательным заводам... Но упрямый полюс не сдается без боя... 19 июля в Кингсбэй возвратилась половина экипажа дирижабля «Италия» — физически и нравственно истерзанные люди, спасенные руками большевиков.

На берегу сиротливой серой массой, весь из деревянных ребер, точно остов гигантского животного, стоял ангар «Италии». Этот ангар помнил еще Амундсена — в 1926 году эти же деревянные ребра сдерживали порывы «Норвегии». Невдалеке стояла причальная мачта для дирижаблей, сплетенная из железных полос. Стальными тросами она была прикреплена к кольцам, залитым в земле бетоном. Тросы ослабли от порывов полярных штормов.

А генерал Нобиле лежал в своей каюте на пароходе «Читта-ди-Милано». Генерал был как бы под арестом. Его лишили права общаться с иностранцами. Всем распоряжался начальник итальянской спасательной экспедиции — капитан Романья-ди-Манойя.

[1] В 1929 году «Браганцу» купило советское правительство. «Браганца» получила при этом новое название: «Зверобой». «Зверобой» был отправлен на промысел к северным берегам Азии. К сожалению, летом следующего года в устьи реки Пясины он наскочил на риф и затонул.

Носилки с Мариано начали спускаться за борт.

Навстречу «Красину» пыхтя мчался крохотный моторный катерок. На нем были два смуглых матроса в картинно сдвинутых набекрень круглых шапочках и офицер с полным слащавым лицом. На фуражке у него блестел широкий золотой галун как у швейцара. Катерок дважды облетел, точно муха, огромного «Красина», палуба и мостик которого были усеяны людьми. Наши невольные гости, возбужденные, толпились тут же. Офицер внизу, вглядевшись, вдруг театральным жестом поднял кверху обе руки и воскликнул, точно пропел:

— Вилиееeери!

Оба матроса на катерке повторили его жест. Это был капитан Романья, встречавший своих соотечественников. Итальянцы на «Красине» прокричали в ответ что-то свое. Якорная цепь загремела. Спустили трап. Романья поднялся на ледокол. И начался последний акт — сдача спасенных.

К борту ледокола подошел баркас. Последние приветствия, последние рукопожатия, и шесть человек сошли по трапу на итальянскую «территорию».

Лишь Мариано не в состоянии был двигаться. Он пробыл в нашей санитарной каюте неделю. Он оправился только самую малость и уже слабым голосом говорил с окружающими. Но гангрена, поразившая его правую ногу, поднималась все выше. Ему предстояла ампутация. Его, тепло закутанного, вынесли на верхнюю палубу на носилках. Он затянул отвыкшие от солнца глаза синеватыми веками. Яркий день еще более оттенял худобу и восковую бледность его лица, обрамленного рыжеватой бородой. Слабым движением руки, поднятой в знак привета, он попрощался с нами. Его привязали к носилкам, носилки подвесили за четыре конца к крану, и они начали спускаться за борт, в баркас, на медленно раскручивавшемся тросе. Упираясь ногами в продольные брусья носилок, над больным стоял

молодой красивый итальянский военный врач, спускавшийся вместе с ним.

На другой день этот самый врач отрезал у Мариано ногу на ладонь выше лодыжки. Хлороформировать больного нельзя было — сердце его было слишком слабо. Операция производилась лишь под местным наркозом. Мариано мужественно, при полном сознании, терпел, пока ему перепиливали кости голени.

В КИНГСБЭЕ

В эти дни в Кингсбэе было какое-то вавилонское столпотворение. «Красин» и его экипаж привлекали всеобщее внимание. Посещали нас очень усердно, и на борту ледокола раздавалась речь по крайней мере на десяти различных языках. Нарядные буржуа с «Ориноко» и демократические норвежцы из Ню-Олесунда, Сора, Ван-Донген, Торнберг, итальянские летчики Маддалена и Пендзо сменяли друг друга в нашей скромной кают-компании. Все они осматривали ставший отныне знаменитым ледокол и прославленный самолет Чухновского.

В числе визитеров был лейтенант Вильери, в форменной тужурке морского офицера, из черного сукна с золотыми галунами. Какой контраст был между этим изящным, красивым молодым человеком, «душкой-военным», и бородатым «пещерным жителем», которого мы подобрали на льдине неделю тому назад!

Иностранные летчики рассказывали, как им трудно было заметить сверху лагерь группы Вильери. Положение спасал только радиотелеграф. Когда они приближались к группе, последняя начинала ориентировать их по радио:

— Вы летите в таком-то направлении — мы слышим шум мотора.

— Вы приближаетесь к нам.

— Вы как раз над нами.

— Вы миновали нас. Возвращайтесь!

Аппарат снижался, и лишь тогда можно было среди прочих пятен на льду разглядеть желтоватое пятно палатки, которую называли *красной*.

А Сора рассказал нам о своих злоключениях на острове Фойне. Положение его и Ван-Донгена было там незавидное. Они принуждены были питаться собственными собаками. Надежды выбраться не было никакой: вокруг них было вскрывшееся море. Так прошло две недели. Вдруг они увидали вдали идущий пароход. Откуда, чей он — они не знали. Они привязали к лыжам одеяла и стали размахивать ими. Это движение и было замечено с «Красина». Но ответного сигнала Сора и Ван-Донген не разглядели. Не слышали они и гудков ледокола — он был слишком далеко. Заметили ли с парохода их группу?

Не обращая на них внимания, пароход проплыл мимо. Ясно было, что их с него не заметили. Они были в отчаянии... Но не прошло и суток, как вдруг прилетели два шведских гидросамолета и забрали их обоих. Спасенные узнали тогда, что неизвестный двухтрубный пароход — советский ледокол «Красин» и что благодаря ему стало известно, где они находятся.

Сора совершенно оправился после перенесенных лишений. Это был крепкий коренастый мужчина. Он был еще молод, но голова у него была лысая как колено. Как и все прочие альпийские стрелки, он носил мягкую фетровую шляпу, украшенную петушиным пером. Это — их форма. Голландец же Ван-Донген был стройный юноша, почти мальчик, похожий на мулата — с шапкой черных курчавых волос на голове и со смуглым лицом. Он постоянно жил на Шпицбергене и поступил к итальянцам в качестве проводника.

Не оставляли нас в покое и кинооператоры. Их было в

Кингсбэе два — итальянец и немец — и они конкурировали между собой. Когда спасенные покидали ледокол, оба кинооператора носились на катерах вокруг «Красина» и производили съемку. Внезапно итальянец оступился и упал в воду. Нельзя сказать, чтобы эта ванна могла доставить удовольствие. Температура воды была не намного выше нуля. Кроме того, под итальянцем была глубина по крайней мере в полтораста метров. Стоявший на катере итальянский матрос, не меняя выражения лица, грациозным жестом взмахнул багром и подцепил несчастного кинооператора за шиворот. Другие матросы перегнулись через борт, и через секунду утопающий, весь мокрый и обалдевший от неожиданности, сидел уже в катере. Он продолжал судорожно прижимать к груди свой аппарат. Даже очутившись в ледяной воде, он не выпустил его из рук. Из всех отверстий камеры низвергалась целая Ниагара. Но всего досаднее для итальянца было то, что его недруг-немец успел подлететь на своем катере и заснять всю эту сцену.

Другое приключение произошло с нашим доктором. В сопровождении двух матросов он отправился на шлюпке охотиться в глухой уголок бухты. Среди плывущих льдин охотники заметили молодого моржа и пустились его преследовать. Вдруг впереди из воды высунулась огромная усатая голова. Это была мамаша, присматривавшая за тем, все ли благополучно у малыша. Выражение глаз «старухи» было далеко не дружелюбное. Наши охотники повернули шлюпку и, изо всех сил налегая на весла, пустились наутек. С моржихой шутки плохи. Стрелять в нее из ружья, заряженного дробью, значило еще более ее раздразнить. Она могла поддать утлую шлюпку своим телом и перевернуть ее или же могла сломать борт ударами могучих ластов. И то и другое окончилось бы одинаково печально. Когда доктор, возвратясь, рассказывал нам об этой приятной встрече, его лицо цветом ничем не отличалось от его полотняной рубахи, хотя

со времени знакомства с моржихой прошло уже несколько часов.

В Кингсбэе нас покинули наши приятели Джиудичи и Гуль, проплававшие с нами целый месяц. Здесь же шведам был сдан разбитый самолет Лундборга.

Я как-то мельком видел на «Квесте» этого белобрысого офицера с выпяченной под серым мундиром грудью и в высоком лакированном кепи, принятом в шведской армии.

Впоследствии в Стокгольме я познакомился со шведским журналистом Кнутом Стуббендорфом — бойким американизированным молодым человеком. Заодно я познакомился и с его корреспонденциями о жизни шведской спасательной экспедиции. Они печатались в «Стокгольмс тиднинген», очень распространенной в Швеции либеральной газете антисоветского толка. Вот как Стуббендорф описывает момент, когда на «Квесте» была получена радиограмма о том, что «Красин» находится вблизи группы Вильери:

«Лундборг стоял рядом. Он вытащил трубку изо рта и подошел к нам.

«— Ну, дело, слава богу, устраивается. Скоро можно будет свернуть здесь работу. Делать больше нечего, — с усмешкой сказал Лундборг.

«В глазах его сверкнул мальчишески-юнкерский задор, характерный для всех его настроений, и он добавил:

«— Хвала создателю, что меня спасли до прихода «Красина»; я избежал необходимости приветствовать советский флаг. А, может быть, в отместку за прошлое я был бы на придачу еще и повешен».

Тут следовало примечание редакции «Стокгольмс тиднинген»:

«Лундборг участвовал добровольцем в шведском отряде, действовавшем в Финляндии против красных, а также в эстонской армии во время похода Юденича на Петроград».

Так вот оно что! Однако каждый красинец может сказать,

что Лундборг беспокоился понапрасну. «Красин» спасал именно фашистов, причем по крайней мере один из них также был небезгрешен по части своего прошлого.

Шведским летчикам нельзя отказать в лихости и умении жертвовать собою. Но им недоставало железной выдержки их трагически погибшего соотечественника Мальмгрена. Только она и дает право называться *героями*. Шведские же офицеры, судя по той же корреспонденции Стуббендорфа, были увлечены спортивным чувством. Спасение погибавших они называли «шикарным спортом». Один из них, принимавший участие в спасании группы Сора, сказал:

— Никогда я не переживал такого радостного чувства прекрасно окончившегося состязания: группу Сора удалось вырвать из-под носа «Красина».

Эта «мальчишески-юнкерская» — по выражению Стуббендорфа — развязность легко переходила в отчаяние при малейшей неудаче. Спасенные итальянцы уже рассказывали нам, как Лундборг, потерпев аварию на льдине Вильери, хотел лишить себя жизни.

Возвратясь из экспедиции, Лундборг и его спаситель Шюберг получили отпуск и отправились в турне по Европе. Там, не греша излишней скромностью и поощряемые баснословными гонорарами, они повествовали о своих подвигах. Кончилось тем, что шведский генеральный штаб воспретил им продолжать поездку и отозвал их обоих на родину.

Жизнь Лундборга закончилась трагически. В начале 1931 года в Швеции его самолет во время полета упал и разбился, а сам Лундборг умер от полученных при этом повреждений.

Последняя кингсбэйская встреча произошла у меня с господином Ардеманьи. Так звали итальянского журналиста, находившегося на борту «Читта-ди-Милано», где я побывал один раз.

Ардеманьи был молодой худощавый блондин с бесцветным лицом, на котором, однако, выделялся заметно косив-

ший глаз. Знакомясь со мной, юный фашист представился мне следующим образом:

— Ардеманьи, специальный корреспондент «Пополо д'Италия» — органа *самого* господина Муссолини.

При этом г-н Ардеманьи многозначительно поднял кверху свой указательный палец, как бы говоря: «Шутка ли сказать!»

Я вежливо поклонился и в тон ответил ему:

— Южин, специальный корреспондент «Красной газеты» — органа *самого* Ленинградского совета. — Тут мой указательный палец поднялся на точно такую же высоту, как и у г-на Ардеманьи. Это вызвало улыбки у тех, кто слышал наш разговор.

На «Красине» тем временем шли приготовления к новому походу. Чухновский с лётным составом оставались в Кингсбэе чинить и приводить в порядок свой самолет. «Красин» же должен был отправиться в Норвегию. Там предполагалось произвести основательный ремонт ледокола, серьезно потрепанного в боях со льдами. А затем предстояло итти вновь на поиски групп Алессандрини и Амундсена.

Снова наступили страдные дни для наших моряков. Опять нужно было соорудить настил и спустить самолет. Но теперь внизу не было твердого ледяного «аэродрома». Самолет надо было спустить на воду, на поплавки. Он становился теперь *гидросамолетом*.

Чухновский придумал довольно сложную, но остроумную спусковую конструкцию. Она состояла, как шутили у нас, из «подручного материала»: самого «Красина», паклонного настила, носа «Читта-ди-Милано» и мускульной силы наших и итальянских матросов.

Пароход «Читта-ди-Милано» был когда-то судном для прокладки телеграфного кабеля. Для того чтобы кабель свободно опускался в воду, форштевень у этого парохода сильно изогнут, и верхняя часть его носа далеко выдается вперед.

Самолет Чухновского спускают на воду в Кингсбэе.

Там, где форштевень подходит к верхней палубе, находятся рядом два большущих чугунных блока, чуть что не с вагонное колесо величиною. По блокам кабель спускали в море.

Этим устройством носа «Читта-ди-Милано» и воспользовался Чухновский.

«Красин» подошел к итальянскому пароходу и стал на якорь так, что нос «Читта-ди-Милано» оказался перпендикулярным к борту ледокола и пришелся как раз против помоста на его верхней палубе, на котором стоял самолет.

Наши матросы с помощью итальянцев сколотили деревянный покатый настил, который вел с помоста прямо в воду. Нижнюю часть настила поддерживали на воде тросы, протянутые с носа итальянского корабля.

Оставалось самое главное — без повреждений спустить самолет на воду.

И вот наконец он скользит вниз. На «Красине» его придерживают канатами. В то же самое время тонким стальным тросом, переброшенным через носовой чугунный блок, на «Читта-ди-Милано» самолет начинают осторожно тянуть к себе.

Чухновский с рупором в руках стоит на капитанском мостике «Красина». На баке итальянского парохода его распоряжений ждет молодой офицерик. На нем синий шарф через плечо — он вахтенный командир, но он услужливо наклонился вперед и с готовностью ловит каждое слово знаменитого авиатора, спасшего его товарищей.

— Трави помалу! — кричит Чухновский нашим матросам и тут же оборачивается к «Читта-ди-Милано» и прикладывает рупор ко рту.

— A «Città»! [1] — окликает Чухновский.

— A «Città»! — отвечает офицерик.

— Encore un peu! — командует Чухновский по-французски.

[1] На «Читта»!

— Ancora un poco! — командует офицерик по-итальянски.[1]

Самолет чуть-чуть шевелится, а затем вдруг раздается одинаково понятное для всех: «Стоп!» Что-то «заело».

Проходит несколько минут — и все команды повторяются с начала.

И с каждым разом кузов самолета подвигается все дальше и дальше, спускается все ниже и ниже... Но он не скатывается в воду. Его перехватывает трос с «Читта-ди-Милано» — самолет понемногу отделяется от настила и повисает над водою под самым выступом изогнутого форштевня. Под висящий кузов самолета наши летчики подводят по воде поплавки и прочно прикрепляют их к нему. Лишь тогда самолет спускают на воду. Вот для чего понадобился кабельный блок на носу «Читта-ди-Милано».

При спуске требовалась величайшая осторожность и точный расчет. От начала работы до того момента, когда самолет благополучно стал на воду, прошло *пятнадцать* часов.

Моторный катер отбуксировал самолет к берегу, в крохотную бухточку. На берегу возле самолета были разбиты три палатки, в которых наши летчики должны были ждать вторичного прихода« Красина». Три дня на шлюпках и плоту к нашей лётной базе гоняли горючее, продовольствие и снаряжение. Ветер переменился — по бухте шел от ледника густой лед с туманом. Переправа была не только трудна, но и опасна. Наконец все было готово, наши летчики перебрались на новую квартиру, и над их лагерем взвился красный флаг.

С жителями Ню-Олесунда у нас во время стоянки установились прекрасные отношения — не приходилось опасаться, что наши товарищи будут одиноки. Кроме того, там же оставалась итальянская лётная база из двух мощных самолетов

---

[1] Еще немного!

Дорнье, под общим командованием нашего знакомца, капитана Сора.

Королевская бухта постепенно пустела. Один за другим уходили иностранные пароходы. Наконец ушел и «Красин». Простояв в Кингсбэе лишние сутки из-за густого тумана, он вышел оттуда 25 июля в 3 часа утра. Курс ледокола лежал прямо на юг, в норвежский порт Ставангер. Потеплело. Хорошая погода и спокойное море были под стать отличному настроению всего экипажа.

«МОНТЕ-СЕРВАНТЕС» ТЕРПИТ БЕДСТВИЕ

«Красин» шел уже 12 часов в открытом океане и был на высоте Белл-сунда — пролива в юго-западной части Шпицбергена. Позади осталась полоса из отдельных льдин, плывших на юг на большом расстоянии друг от друга. В это время ледокол облетело известие о принятой радиограмме. Какое-то судно терпело бедствие. Судно звало нас на помощь.

Это был германский теплоход «Монте-Сервантес». Он совершал туристский рейс к берегам Шпицбергена. На борту теплохода находились 1500 пассажиров и 300 человек команды. Рано утром, когда пассажиры еще спали, «Монте-Сервантес» пересекал тот самый редкий лед, который мы только что миновали. На ходу в 30 километров в час теплоход налетел на льдину и получил пробоину. Его носовая часть, отделенная от остальной части судна водонепроницаемой переборкой, наполнилась водой. «Насосы работают все время и выкачивают по 200 тонн воды в час, — сообщало радио, — но судно продолжает наполняться и может продержаться на воде не более 16 часов. «Монте-Сервантес» нашел себе убежище в бухте Решершбэй. Капитан ждет помощи».

«Красин» находился в 150 километрах от бедствующего теплохода. Помощь ему отвлекала ледокол от его прямой

«Монте-Сервантес» у ледника.

задачи — как можно скорее приступить к поискам еще не найденных групп. Но можно ли было равнодушно пройти мимо внезапно образовавшейся новой «группы» в 1800 человек? Моряк не имеет права да и никогда не сделает этого. И «Красин» повернул к Решершбэю.

Море было спокойно. Температура воздуха доходила до 7 градусов выше нуля. «Красин» вошел в Решершбэй ровно в 12 часов ночи. Со всех сторон бухту окружали резко очерченные голые черные и серые горы, изрезанные сеткой снеговых жил и отбрасывавшие темно-синие тени. По впадинам между горами в море вливались ледники. Ширина их была не меньше одного-двух километров. Лед их был испещрен сизыми трещинами. Образуя стену в 20—30 метров высотой, он свисал над водой застывшей мраморной массой. Вдаль уходили горы, покрытые вечными снегами. В море шевелились белые комки медуз и кувыркались бесчисленные нырки. Оно было совершенно голубое, холодная вода была прозрачна на большую глубину. Все было освещено ярким, негреющим полуночным солнцем.

В бухте стоял «Монте-Сервантес». Это был большой двухтрубный теплоход около 15 тысяч тонн вместимости. Он накренился на правый борт, а нос его осел в воду. Все его пассажиры с нетерпением ждали «Красина». Верхняя палуба теплохода была залита огромной толпой. Почти все двухтысячное население «Монте-Сервантеса», принадлежавшее к пятнадцати различным национальностям, было на палубе. Лес шляп и платков колыхался в воздухе. А когда наш ледокол был уже совсем близко, громовое «ура» в честь «Красина» и шумные аплодисменты потрясли величественную тишину пустынной бухты.

К приходу «Красина» нос «Монте-Сервантеса» сидел уже на десять футов глубже нормальной осадки, а крен на правый борт доходил до десяти градусов. Наши водолазы немедленно обследовали пробоину у форштевня. Дюймовая

сталь обшивки была пробита льдиной как картон. Пробоина была шириной в три метра и высотой в полтора. На «Монте-Сервантесе» был так называемый ледяной лоцман. Тем не менее судно беспечно мчалось среди льдин. Его штурманы упустили из вида, что лишь одна восьмая часть плывущей льдины видна над водой, а главная ее масса скрыта от глаз. За эту неосторожность теплоход и поплатился. Обшивка не выдержала удара о льдину такой огромной посудины (так моряки называют корабли), и вода устремилась внутрь теплохода. Когда все подробности столь легкомысленного управления судном стали известны, наши матросы тут же окрестили теплоход по-новому — «*Монте-Сорванец*».

Но они умели не только давать меткие прозвища, — наши моряки умели и работать. Пробоина под водой была точно измерена. По ее форме из толстых двухдюймовых досок был изготовлен плотный деревянный щит. В борту «Монте-Сорванца» были под водой же просверлены отверстия. Щит был наложен на пробоину и прочно прикреплен болтами. После этого внутрь теплохода были проведены шесть огромных шлангов. Мощные насосы «Красина» начали действовать и стали выкачивать в час до 1000 тонн воды.

Как это ни было странно, крен не уменьшался. Тогда водолазы осмотрели все дно «Монте-Сервантеса» и на другом борту обнаружили вторую пробоину — узкую щель около трех метров длиной. От нее лучами расходились трещины.

— Ну и «Монте-Сорванец»! — говорили матросы. — Показал класс.

Здесь пришлось наложить заплату другого устройства. С пола машинного отделения «Красина» сняли несколько железных плит. Заплату склепали из них, а затем утвердили ее на другом борту таким же способом, как и первую. Изнутри же обе пробоины были залиты цементом. Лишь тогда вода перестала прибывать в трюм «Монте-Сервантеса». Ее откачали начисто, и он снова гордо высился над водой.

Команда «Красина» работала, не жалея сил. Часы проходили за часами — в мастерских ледокола, в трюмах теплохода, на воде, под водой.

Для пассажиров «Монте-Сервантеса» время тоже проходило незаметно. Теплоход был очень комфортабелен. На нем были три залы: столовая, клуб (для тихого отдыха) и дансинг (для танцев). На нем были променады, т. е. палубы для прогулок, фотоателье, ванные комнаты, парикмахерская, которая стригла электрическими машинками, механическая прачечная. На теплоходе были еще сотни других удобств и развлечений. Пассажиры занимались танцами, фотографией, экскурсиями на берег, на ледники, на ледокол. К услугам экскурсантов были 22 великолепные спасательные шлюпки теплохода. Каждая легко забирала до 80 человек.

Так прошло восемь суток. К 3 августа все ремонтные работы были закончены. Все было готово к отплытию. Погода стояла прекрасная. Решершбэй был так же красив, как и в день прибытия «Красина». Вся верхняя палуба «Монте-Сервантеса» снова была покрыта густой толпой. Оркестр на нем играл «Интернационал», и громкие клики приветствий в честь популярного ледокола неслись над водой.

Спаситель и спасенный тронулись в путь и через три дня были в Гаммерфесте — маленьком порту на крайнем севере Норвегии. В Гаммерфесте был составлен акт о том, что работы, произведенные красинцами на «Монте-Сервантесе», отлично выдержали переход через открытый океан.

Оба корабля расстались. «Монте-Сервантес» ушел в Гамбург, а «Красин» — в Ставангер, куда и прибыл 11 августа.

ОСТАЛЬНЫЕ ПОГИБЛИ

От Гаммерфеста до Ставангера — около 2000 километров. Весь этот путь вдоль норвежских фиордов превратился для нашего ледокола в сплошное триумфальное шествие. Не

было ни одного флага, который не спустился бы в знак приветствия при проходе «Красина». Я не помню на встречных судах или на берегу ни одного человека, который не помахал бы нам фуражкой или рукой. Я не помню ни одной женщины, которая не улыбнулась бы.

На душе у всех нас было радостно. Дни стояли чудесные. На смену им приходили ночи, по которым мы истосковались за сорок дней нашего плавания за полярным кругом. Вечерние зори ласкали глаз. Было тепло. Зимняя одежда и темные очки исчезли. Навстречу то и дело попадались суда. На берегах были домики, маяки, люди. Казалось, что ледовый поход, Шпицберген, «Италия», ее экипаж, бедствующие в ледяной пустыне группы, — казалось, что все это какой-то давний сон.

Прибытие «Красина» в Ставангер было отпразднова о как большое торжество. Встречать ледокол в море вышла целая флотилия пароходов, моторных шлюпок и парусных яхт. Весь город разукрасился флагами. В честь красинцев устраивались торжественные заседания, обеды, шествия. Ледокол посетили десятки тысяч людей. Между ними была Александра Михайловна Коллонтай, тогдашний полномочный представитель СССР в Норвегии. От имени нашего правительства она поздравила всех нас с успехом и благополучным окончанием первого похода.

В день прихода «Красин» вошел в док. Ставангерский док — большое прямоугольное углубление, вырубленное в скалистом островке. Стены и дно дока залиты бетоном. Получается огромный бетонный ящик без крыши. Одну из стенок этого ящика образуют массивные стальные ворота, ведущие из дока прямо в море. Когда они открыты, док представляет собою как бы маленький залив. Вода в нем на одном уровне с морем, а глубина такова, что туда может войти даже большой пароход.

Когда вошел «Красин», водолазы подвели под дно ледокола

пробковые подушки высотой с человека. Между бортами ледокола и стенками дока были вставлены прочные деревянные упоры. Затем ворота дока захлопнулись, вода из него была выкачана — и ледокол очутился на суше. Здесь, стоя па скользком липком дне дока, в сырой полутьме можно было видеть, какую громадину представляет собою «Красин». Ведь две трети его корпуса обычно скрыты под водою. В доке можно было увидать и раны ледокола. Швы его во многих местах расползлись. Сквозь щели в пазах с журчанием бежала вода, вытекавшая изнутри. К огромным винтам ледокола можно было подобраться, только влезши па высоченную стремянку. Лопасть левого винта была срезана точно ножом. Через рулевую раму шла трещина. Все дно ледокола было исцарапано, изодрано свирепыми когтями Арктики. Для того чтобы перечислить все повреждения, нашему старшему механику М. И. Ершову пришлось исписать целый лист. В доке работали круглые сутки — лили металл, ковали, сваривали, красили. Полтораста рабочих день и ночь готовили «Красина» ко второму походу.

О чем бы ни говорили с нами в эти дни норвежцы, они непременно сводили разговор к Амундсену. Как всем им хотелось, чтоб во второй поход их знаменитый соотечественник был найден! Итальянцы же ждали от «Красина», что он разыщет группу Алессандрини.

24 августа «Красин» вышел из Ставангера. Ледокол зашел в Берген, где снова взял полный груз угля, а затем по знакомой уже дороге отплыл на север. 1 сентября «Красин» миновал Медвежий остров. В тот же день на ледоколе было получено сообщение, что в море у северных берегов Норвегии найден поплавок гидросамолета.

По типу поплавка признали, что он — с «Латама». Значит, самолет Амундсена потерпел крушение. Найденный поплавок был сильно помят. Значит, «Латам» с силой ударился об воду — он упал в море. А в день отлета Амундсена море

Лопасть левого винта была срезана точно ножом.

между Норвегией и Шпицбергеном было бурное. Корпус самолета был из тонкого легкого дерева, и волны, конечно, очень скоро разбили его вдребезги.

Сомнений не было. Великий исследователь, герой обоих полюсов, Руал Амундсен нашел смерть в Северном Полярном море, изучению которого он отдал всю свою жизнь — до конца. Вместе с Амундсеном погибли все пять человек экипажа «Латама». Спасая других, они пали смертью храбрых.

«Красин» продолжал свой путь на север и уже на следующий день вошел в Кингсбэй. Там его с нетерпением ожидали наши летчики. Самолет к тому времени был совершенно исправлен.

3 сентября ледокол вышел дальше и направился к мысу Нордкап. Туда вслед за ним должен был прилететь самолет. «Красин» снова шел в тех местах, где ровно два месяца тому назад кипела ожесточенная битва со льдами. Просто не верилось, что ледокол снова у Семи островов — вокруг была совершенно чистая вода. В ожидании самолета «Красин» бросил якорь в проливе Беверли-сунд у Нордкапа. Но поднявшийся шторм не давал летать. Семь дней ждал Чухновский в Кингсбэе затишья. Наконец, улучив несколько удобных часов, наш самолет покрыл в воздухе почти 300 километров и прилетел к ледоколу. Но и теперь погода не годилась для полетов. Даже в сравнительно защищенном Беверли-сунде вода от не утихавшего шторма кипела как в котле. Решено было погрузить самолет на ледокол, но буря оборвала сооруженный настил, и его пришлось строить вновь. Наконец самолет удалось поднять на борт. Лишь 16 сентября ветер ослабел, и ледокол смог отправиться на поиски.

«Красин» вышел прямо на север и достиг 81° 47′ северной широты — самой северной точки обоих своих походов. Вокруг было море, начинавшее замерзать. По сторонам белела кромка льдов. Отсюда «Красин» повернул на юго-восток, к острову Карл XII, и оказался снова приблизитель-

но в тех местах, где он был во время первого похода, когда была найдена группа Вильери. Теперь здесь была чистая вода. Затем наш ледокол двинулся на северо-восток и стал сближаться с ледяными полями. Он шел к Земле Джиллиса. В 1707 году на огромном, чуть не в 200 километров, расстоянии от Шпицбергена эту землю впервые заметил голландский капитан Джиллис. Через 192 года русский адмирал Макаров совершил на «Ермаке» первый ледокольный поход к северным берегам Шпицбергена. Макаров утверждал, будто и он видел в отдалении смутные очертания неизвестной земли. К этой предполагаемой земле могло отнести группу Алессандрини.

Но «Красин» прошел по Земле Джиллиса во всю ее ширину, вернее сказать — прошел по морю на том месте, где предполагалась земля, — и не нашел ее. Земли не было. Вместо нее было покрытое битым льдом море. Очевидно, отдаленный мираж смущал когда-то воображение полярных капитанов. «Красин» рассеял этот мираж. Произошло, говорили на «Красине», не открытие, а *закрытие* Земли Джиллиса, которая отныне упразднена на картах.

Во весь этот путь нигде на льдах не было замечено никаких следов людей.

Затем «Красин» повернул на юг, потом на восток и наконец приблизился к обледенелым, почти не исследованным островам Земли Франца Иосифа, где корабль является редким гостем. И сюда могло занести группу Алессандрини... Но ее не оказалось и здесь.

«Красин» подошел к Земле Александры, но высадиться здесь нельзя было: материковый лед подымался из моря сплошной стеной. Тогда ледокол направился к мысу Нильна Земле Принца Георга. Угрюмые базальтовые скалы мыса отвесно выступали из воды. Их покрывал вечный лед. Могучие ледники со всех сторон спускались к океану. «Красин» бросил якорь в километре от берега.

На землю выгрузили продовольствие, теплые вещи, оружие и патроны на 6 человек. Здесь, у мыса Нпль, был устроен склад, на случай, если море прибьет сюда бедствующих людей. Затем решено было построить здесь убежище. Но это не удалось. Шлюпки перевезли уже на берег доски и бревна. Но разразившаяся буря стала нагонять лед на побережье. Те, кто был на берегу, должны были бросить все и спасаться на ледокол. Шлюпка с людьми едва дошла до «Красина». На берегу остался только склад провизии и советский флаг, колеблемый полярным ветром над покрытыми снегом утесами.

Время вечного дня миновало. Надвигалась полярная зима. Море быстро покрывалось льдом. На «Красина» шло воинство из огромных айсбергов, полярной ночи, 15-градусного мороза и пурги, певшей погребальные песни над неведомыми могилами жертв экспедиции Нобиле.

Через месяц после выхода из Ставангера, 23 сентября 1928 года, «Красин» получил по радио приказ возвращаться домой.

Итальянские и норвежские суда уже неделю назад прекратили поиски и ушли из Кингсбэя.«Красин» последним покидал полярные воды. Ревущий ураган поднимал огромные валы. Повалил снег. Ледокол снялся с якоря, взял курс на юго-запад и стал удаляться от берегов Земли Франца Иосифа. Он пересек по диагонали бурное Баренцово море, обогнул Скандинавский полуостров и 5 октября подходил уже к Ленинграду. За 112 дней было сделано около 20 тысяч километров пути.

Невозможно описать чувства, охватившие всех красинцев, когда показались наконец родные берега. Точно так же немыслимо передать на словах картину ликующей встречи.

Погожий осенний день клонился к вечеру. «Красин» шел по Морскому каналу, и, казалось, весь город Ленина высыпал ему навстречу. Обе дамбы Морского канала шевели-

Буденный от имени Реввоенсовета СССР награждает Чухновского орденом Красного Знамени.

лись — вслед бежали люди, люди, люди, — без конца. Набережная Васильевского острова была запружена двухсоттысячной толпой. За возвращающимся ледоколом двигался целый флот: пароходы, катера, моторные боты, шлюпки, яхты. Все это смешалось в гирлянды флагов, парусов, клубов дыма. Рев гудков не смолкал. На вершинах заводских труб, на вышках, на кранах, на крышах — всюду чернели фигурки людей, размахивавших шапками и флагами. «Ура» перекатывалось с одного берега Невы на другой... Сердце великого города билось в такт с сердцем своего ледокола...

Уже совсем смерклось, когда «Красин» остановился наконец у пристани. Со всех сторон его освещали лучи десятков прожекторов. Полосы света, скользя по воде и берегам, выхватывали из темноты бесконечные массы людей и величественные здания. И кому пришлось быть при этой необыкновенной встрече, тот не забудет ее никогда!..

Но не только Ленинград, — вся Советская страна праздновала возвращение своих сыновей. Они выполнили свой долг Их дело стало делом всех трудящихся, населяющих наш Союз. И советское правительство наградило ледокол «Красин» орденом Красного знамени.

Но к этой радости всегда примешивалось чувство щемящей грусти. В Ленинграде и в других городах мне пришлось сделать много докладов о нашей экспедиции. И не было случая, чтобы в конце доклада меня не спросили:

— Неужели Амундсен так и погиб?

— Неужто группа Алессандрини никогда не будет найдена?

Никто не хотел верить, что это так. А когда я рассказывал о Финне Мальмгрене, в зале наступала тишина, точно безвестная могила героического ученого была тут, перед нами.

Восемь человек экипажа «Италии» были спасены, причем

семь из них спас «Красин». Но *четырнадцать* жертв экспедиции Нобиле раз навсегда запечатлелись в памяти людей. Вот их имена:

Пропали без вести	Амундсен Гильбо де-Кювервилль Брази Валетт Дитрихсон	Экипаж «Латама».
	Мальмгрен	
	Алессандрини Ардуино Понтремоли Лаго Чьокка Каратти	Группа с оболочкой

Помелла — убит во время крушения «Италии».

В этот скорбный список следовало бы внести еще троих — итальянских летчиков Пендзо, Крозио и Делла-Като. Они совершили ряд смелых полетов на помощь группе Нобиле. Когда они возвращались со Шпицбергена и пролетали над долиной реки Роны (Франция), их самолет попал в грозу. Они хотели снизиться, но аппарат ударился об электрические провода, и все трое были убиты электрическим током. Самолет упал в реку, и тела погибших были унесены течением.

Тяжелы все эти жертвы. Будь экспедиция Нобиле лучше организована, возможно, что их удалось бы избежать. Но могут ли они остановить человечество? Нет! В своем вечном стремлении познать неизвестное оно посылает и будет посылать в полярные страны все новые и новые экспедиции. Вме-

сте с «Италией» потерпел крушение фашистский замысел — одним ударом покорить полюс. Катастрофа лишний раз показала, что в основе полярных экспедиций должны лежать наука, техника, организация, а командовать такими экспедициями должны опытные полярные исследователи.

Тогда под натиском людей неукротимый Север принужден будет смириться. Недалеко уже то время, когда линии воздушных сообщений пересекут полюс, а на пустынных островах Северного Полярного моря вырастут богато оборудованные воздушные гавани.

После экспедиции ледокола «Красин» в 1928 году каждый убедился, что одно из первых мест в победе над неприступной арктической крепостью будет принадлежать Советской стране — ее ученым, морякам и летчикам.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

СЛЕДОМ ЗА «КРАСИНЫМ»

После спасательной экспедиции 1928 года имя советского ледокола «Красина» прогремело по всему миру, и экспедиция эта вошла в историю как один из самых славных полярных подвигов.

Ледокол оказался достойным имени, которое он носит.[1] Вместе с полярными льдами он взломал и лед недоверия к нашим силам не только заграницей, но кое-где и у нас. У Советской страны пробудился интерес к нашему Северу, перед нею словно распахнулись двери в Арктику.

Своим рейсом на помощь погибающим «Красин» как бы проложил дорогу новым советским полярным экспедициям, и с тех пор наши ледоколы из года в год заходят все дальше и дальше в самые высокие широты Арктики.

В 1929 году ледокольный пароход «Седов» идет к Земле Франца Иосифа. Там, в бухте Тихой на острове Гукера, за 80-й параллелью, экспедиция строит самую северную в мире геофизическую обсерваторию и оставляет семь зимовщиков во главе с тов. Илляшевичем.

Под вой свирепых бурь, заметенные снегом по самую крышу, семь смельчаков проводят здесь полярную ночь, которая

[1] Ледокол назван в честь Леонида Борисовича Красина (1870—1926), виднейшего сподвижника В. И. Ленина и выдающегося государственного деятеля Советского Союза. Л. Б. Красин много потрудился над укреплением международного положения СССР. До революции он был активным работником большевистского подполья.

длится 128 дней. Единственным их развлечением в эту четырехмесячную ночь было радио. Они не пропускали ни одного концерта, ни одного доклада. А однажды микрофон донес до них знакомые голоса: за тысячи километров их родные говорили с ними по радио.

Во время зимовки радисту Кренкелю удалось установить связь на коротких волнах не только со многими городами Европы и Америки, но даже с американской экспедицией Берда, зимовавшей в то время на Антарктическом материке. Радиоволны пролетели от полюса до полюса и на противоположных точках земного шара соединили вдруг две группы людей. Одни были гражданами Советского Союза, другие — Соединенных Штатов Америки. Люди эти были незнакомы друг с другом, но делали они одно и то же дело — изучали полярную погоду, льды, море, животных, терпели лишения и жертвовали собою для науки.

В то же самое время на другом конце советского сектора Арктики, у северо-восточной окраины Азии ледокол «Литке» сквозь густые льды пробивается к острову Врангеля, и там сменяются зимовщики, и строится радиостанция.

А «Красин» проводит 26 океанских пароходов сквозь льды Карского моря в новые советские порты в устьях Оби и Енисея.

Проходит еще год, и «Седов» снова в Арктике. 23 августа 1930 года он подходит к западным берегам Северной Земли. У ее западных берегов еще никогда не бывал человек.

Вдали на востоке, чуть видные в тумане, проглядывают горы и скалы таинственной земли. Ледяные глыбы и торосы окружают неведомые берега. Ледокол не в силах пробиться к берегу сквозь этот ледяной пояс.

Целые сутки шел «Седов» вдоль кромки ледяного припая, пока не наткнулся на свободный от льдов участок берега. Ледокол бросил якорь у небольшого острова. От него к востоку тянулась цепь островов — их назвали островами Сер-

гея Каменева [1]. Еще дальше за ними лежала Северная Земля.

На берег высадились. Команда ледокола выгружает муку, сахар, консервы, овощи, уголь, бревна, зимнее снаряжение, оружие, патроны, одежду, научные приборы, инструменты— всё, что нужно во время зимовки. Плотники собирают деревянный бревенчатый домик в шесть метров длиною и во столько же шириною. А сами зимовщики гоняют грузы к берегу на баркасе. Его буксирует моторная шлюпка. Надо спешить — ледяные поля могут неожиданно замкнуться и затереть ледокол.

Вся работа была закончена в шесть дней. 30 августа над новой полярной станцией был поднят советский флаг. После коротких прощальных речей и ружейного залпа «Седов» снялся с якоря и гудя исчез в нависшем тумане. Зимовщики остались одни на $79^{1}/_{2}$ градусе северной широты.

ДВА ГОДА НА СЕВЕРНОЙ ЗЕМЛЕ

Их было четверо: начальник группы Ушаков, геолог Урванцев, радист Ходов и зверобой Журавлев. Они поселились на Северной Земле на два года.

За 17 лет до этого русская экспедиция под командой Вилькицкого открыла к северу от полуострова Таймыра неизвестную землю, которую потом назвали Северной Землей. Экспедиции Вилькицкого удалось нанести на карту не вполне уверенную линию части восточного и южного берега новооткрытой земли. К западу от этой линии на карте лежало большое *белое пятно.*

И вот теперь Ушакову и трем его товарищам предстоит узнать, далеко ли эта земля тянется на север, сплошная она

[1] Сергей Сергеевич Каменев — видный военный работник СССР. Он известен как главнокомандующий всеми вооруженными силами Советской республики во время гражданской войны. Будучи председателем Арктической комиссии при ЦИК СССР, С. С. Каменев много помогает советским полярным экспедициям.

или состоит из отдельных островов, и какие есть между ними проливы. Все это надо нанести на карту. Зимовщики должны также узнать, много ли там водится зверей, есть ли уголь, металлы и другие ископаемые, какой там климат и где больше всего скопляется льдов.

У зимовщиков были 42 ездовых собаки, запас продовольствия и угля на три года и коротковолновая радиостанция. Надо было еще до наступления зимы заготовить мясо для собак, разобрать и сложить в склад продовольствие, сделать столы, койки, оборудовать метеорологический пост. Скучать было некогда. Дни убывали. Температура падала.

Через месяц после высадки зимовщики закончили монтаж радиостанции. Ветросиловая установка для добывания электрической энергии была также готова. И в Москву полетела первая радиограмма. Журавлев, между тем, каждый день охотился, и скоро в кладовой лежало больше пяти тонн медвежьего и тюленьего мяса. А его на всю собачью стаю требовалось до 40 килограммов в день.

1 октября 1930 года экспедиция на трех собачьих упряжках выехала на восток. На станции остался один только радист Ходов для связи с материком.

Вскоре после отъезда подул встречный ветер, разбушевалась метель, и путешественники с трудом подвигались вперед. Ночевали в палатке. Пройдя больше 60 километров по многолетнему морскому льду, они к концу третьего дня добрались до берега. В бухте, которую они назвали Советской, у подножья горы Серп и Молот, над льдами и скалами Северной Земли впервые взвился красный флаг. Зимовщики приветствовали его ружейным салютом.

Несколько дней экспедиция обследовала новооткрытые берега. Погода становилась все хуже. Спальные мешки и одежда обледенели. На десятый день путники вернулись на главную базу, в свой домик, залитый электрическим светом.

21 октября наступила 120-суточная ночь. Лишь изредка

в безоблачные периоды полярное сияние да луна прерывают непроглядную тьму.

На море хаос из сплошного льда и непроходимых торосов. Последние полярные чайки и тюлени исчезли еще в конце сентября. Затем пропали медведи. И только вой ветра нарушает могильную тишину.

На станции круглые сутки горит электричество. Только по часам группа Ушакова узнает, что настало утро, что пора работать, обедать или ложиться спать.

Но и в это глухое время зимовщики ежедневно наблюдают за погодой, льдами, небом, готовят обувь и сбрую к предстоящим весенним походам.

Весною предполагается обойти Северную Землю. На это понадобится два месяца. А собаки могут везти на себе только месячный запас провианта. Поэтому надо заблаговременно устроить вспомогательные продовольственные склады на будущих путях экспедиции.

И вот в темную пору при свете одной лишь луны зимовщики начинают ездить к Серпу и Молоту. Они возят и складывают там продовольствие для людей и корм для собак. Здесь будет главный продовольственный склад, а отсюда, когда покажется солнце, уже легче будет перебросить провизию для вспомогательных складов на пути предстоящих маршрутов.

В зимние месяцы морозы доходили до 40 и даже до 50 градусов. Дул пронизывающий ветер. Когда луна пряталась за облака, становилось так темно, что невозможно было различить собак в упряжке. И все же к Серпу и Молоту было сделано шесть поездок.

Тем временем наступил 1931 год.

ПО НЕВЕДОМОМУ ПУТИ

Появилось солнце, а жестокая стужа не унималась. Вдобавок начались снежные штормы В пути часто приходится

отсиживаться в занесенной снегом палатке, но разве может ее полотно защитить от холода? И все-таки к началу апреля продовольствие для вспомогательных складов было отвезено за сотни километров к северу и востоку от главного. Теперь можно было отправляться в большую санную экспедицию.

23 апреля исследователи с 32-мя собаками в трех упряжках выступили в путь вокруг северной оконечности земли. На главной базе опять остался один только радист. Но теперь он уже не был так одинок: с ним были родившиеся за зиму щенята да белый медвежонок, пойманный во время одной из санных поездок.

Вот как геолог Урванцев описывает их путешествие:

«Мы дошли до вспомогательной базы у мыса Ворошилова и остановились для того, чтобы сделать астрономические определения.

«Ночью (впрочем, ночей тогда уже не было, и это время суток, когда солнце стоит на северной части неба, можно, по привычке к обычным выражениям, назвать «ночью» лишь условно), — итак, «ночью», когда все — и люди и собаки, — утомленные трудным переходом, спали, к нашей палатке подошел медведь.

«Привязанные к цепи собаки проснулись лишь тогда, когда он чуть не наступил на них. Что за дикий концерт поднялся тогда! Полуголодные псы, видя такое огромное количество мяса, остервенело рвались с привязи. Визгом, ревом и лаем каждый из них по-своему выражал нетерпение и азарт.

«Мгновенно схватив положенные рядом со спальными мешками винтовки, мы выскочили из палатки... Несколько выстрелов — и зверь покатился к нашим ногам, обрызгав кровью полотно нашего жилища. Сразу же, пока не замерзла туша, мы ее освежевали, накормили собак и основательно закусили сами.

«В дальнейшем такие эпизоды случались еще не раз к

великой радости и нашей и наших упряжных друзей, вынужденных в пути питаться скверным датским пеммиканом. Это — почти одна овсянка, смешанная с небольшим количеством плохого жира».

В это время солнце уже не заходило. Стоял бесконечный день. Это было очень на руку путешественникам — круглые сутки были в их распоряжении. Морозы начали спадать. Но из союзника незаходящее солнце иногда превращалось во врага. Ледяные поля так ярко блестели под его лучами, что путники поочередно слепли. Даже темные очки не помогали. Приходилось останавливаться, разбивать палатку и часами в ней отлеживаться с завязанными глазами, чтобы дать им отдохнуть. А иногда итти не давал густой туман.

Начальник экспедиции Ушаков рассказывает:

«Туманы еще больше, чем раньше, досаждали нам. Часто из-за них мы теряли время — приходилось выжидать момент для астрономических наблюдений или даже стоять на месте, так как съемку нельзя было вести. Туманы иногда сгущались настолько, что в ста метрах трудно было что-либо разглядеть. Порой они буквально выводили всех нас из терпения: в тумане низкий берег казался высоким горным хребтом, а мелкие льдины — целыми скалами. Бывало, заметишь впереди кусочек берега, крикнешь на собак, но не успеют они разбежаться, как сани упираются в замеченную точку. До нее казалось два-три километра, а на деле выходило несколько десятков метров».

А экспедиция все шла да шла вперед по Северной Земле, и все вперед подвигалось ее описание, топографическая съемка и геологическое обследование. 16 мая экспедиция дошла до северной оконечности земли. Здесь на мысе, названном мысом Молотова, был поднят советский флаг. Итак, земля с севера была обойдена. Домой путешественники вернулись лишь 29 мая. Какое удовольствие было помыться, побриться и отдохнуть в человеческих условиях!

А через три дня они вновь двинулись в путь в обход средней части земли. Кончались зимние метели. Воздух делался теплее. На дороге появилась вода, и снег уже не держал саней. 16 июня пролетела стая первых гусей. 19 июня экспедиция, идя заливом Шокальского, вышла на западную сторону земли. Предполагаемый залив оказался проливом.

На следующий день температура поднялась до пяти градусов выше нуля. Началось таяние снегов. Дорогу стали перерезать бурные потоки. На оголившемся мысе Бубнова показались даже первые цветочки. Снег размяк, собаки тонули в снежной каше. По пояс в снегу, путешественники помогали им тянуть зарывающиеся сани. А на море были непроходимые торосы, озера воды и такой же глубокий снег. Появились полыньи. Итти можно было лишь по узкой полосе берегового припая, покрытого водой. Туман, снег и дождь сменяли друг друга.

Обтаявший зернистый морской лед во многих местах был похож на терку. Собаки на нем в кровь ободрали лапы. У многих из них на разбитых лапах показались даже кости. От потери крови и постоянного купанья в ледяной воде псы настолько ослабели, что даже после короткого сравнительно перехода падали пластом в упряжи. Их тогда свободно можно было поднимать, перекладывать, дергать, трясти — они даже не шевелились.

Продовольствие шло к концу. Лишь 6 июля удалось почти подряд убить двух медведей. Измученных собак подкормили и дали им отдохнуть.

Но путешественники не унывали. И, бывало, после изнурительного перехода по раскисшему снегу, храбрецы, сидя в палатке за горячим супом, начинали вдруг весело распевать:

Никто пути пройденного
У нас не отберет...

Прошло 50 дней, и 20 июля экспедиция возвратилась в свою главную базу на островах Каменева.

БЕЛОГО ПЯТНА БОЛЬШЕ НЕТ

Вторая четырехмесячная ночь была теперь для зимовщиков делом привычным и прошла почти незаметно. В конце января 1932 года научные сводки проделанной работы были переданы по радио на материк.

В апреле начался новый поход — на этот раз в южную сторону.

За 300 километров от дома лежал самый южный остров Северной Земли — Большевик. Надо было и его обойти и произвести съемку. Затем экспедиция вернулась домой и вышла отсюда в последний маршрут в обход острова Пионера.

Этим обходом исследовательская работа группы Ушакова закончилась. Шел уже июнь, настала летняя распутица. Оставалось только ждать недалекой уже теперь смены.

14 августа 1932 года к радиостанции на островах Каменева подошел ледокольный пароход «Русанов». Он привез смену группе Ушакова и забрал первых четырех зимовщиков Северной Земли. Они везли с собою карту, на которой на месте Северной Земли не было больше *белого пятна.*

Его заменили четыре больших острова: Октябрьской Революции, Большевик, Комсомолец и Пионер. На их площади может свободно уместиться целое государство — Голландия. Их разделяют проливы: Шокальского, Красной армии и Юнгштурма. Новые, революционные названия появились на карте. Этой картой теперь пользуются все.

А чтобы ее начертить, надо было два года прожить вдали от людей, надо было провести на Северной Земле две долгих полярных ночи и пройти по льдам, снегам, камням и воде больше пяти тысяч километров.

Не всякий способен на это. Для этого нужно быть таким, как Ушаков и три его товарища: выносливым, мужественным, энергичным, — без этих качеств успешно бороться с Арктикой невозможно.

Одновременно с героической группой Ушакова десятки и сотни советских полярников боролись и борются с Арктикой, для того чтобы завоевать ее для социалистического строительства. Ледоколы ежегодно проводят через Карское море 30—40 грузовых пароходов. Суда с научными экспедициями пробиваются сквозь льды полярных морей, измеряют глубины, открывают неизвестные острова и наносят их на карту. И на месте невыразительных белых пятен на картах Арктики появляются цепочки цифр, означающих глубины, и ложатся твердые уверенные контуры изученных берегов.

Завоевание Арктики идет и по воздуху. Имена Чухновского, Бабушкина, Красинского, и многих других наших воздушных «капитанов льдов» известны всему миру.

А герои Советского Союза Ляпидевский, Леваневский, Молоков, Каманин, Слепнев, Водопьянов и Доронин! Они спасли недавно от неминуемой гибели экспедицию Шмидта и команду раздавленного льдами парохода «Челюскин». Ведь их знает буквально каждый грамотный человек.

Я расскажу здесь только об одной воздушной арктической экспедиции. Правда, экспедиция эта летела на германском воздушном корабле. Но в ее организации Советский Союз принял большое участие, во главе научной части экспедиции стоял советский полярный исследователь, и полет был совершен только над советской частью Арктики.

В АРКТИКУ НА ДИРИЖАБЛЕ

25 июля 1931 года в Ленинград из Берлина должен был прилететь дирижабль «Граф Цеппелин». Он летел в полярные страны и собирался пополнить в Ленинграде запасы водорода, бензина, воды.

В числе тысяч наблюдателей я стоял на Комендантском аэродроме и ждал дирижабля. Наконец блестящий, еще далекий воздушный корабль, розовый от лучей заходящего

«Граф Цеппелин» над Ленинградом.

солнца, вынырнул из-за деревьев и стал приближаться к аэродрому. Увеличиваясь с каждой минутой, гигантская сверкающая «сигара» плывет прямо на зрителей.

Длина «Графа Цеппелина» — почти четверть километра. Он в два с половиной раза длиннее дирижабля типа «Италии» и в пять с половиной раз больше ее по объему.

Его ждет причальная команда и ловит за специальные канаты — гайдропы. Когда дирижабль приземляется, концы гайдропов спускают из отверстий в его носовой части. За нос его притягивают и привязывают к «якорю» — двухметровой вертикальной колонке из железных полос. Фундамент якоря прочно врыт в землю. В тот же миг другая команда подвозит под кормовую гондолу дирижабля особую тележку, на которую спокойно должна лечь его корма. Тележка мягко катится на двух пневматических, как у автомобиля, колесах.

Нужны величайшие опыт, уменье, ловкость, чтобы такой колосс без повреждений стал на назначенное место. Ведь, с какой страшной силой он рвется вверх при малейшем дуновении ветра.

Но «Графа Цеппелина» ведет испытанный командир Гуго Эккенер, пересекавший на нем бурные океаны, а внизу наготове хорошо обученная команда в 150 красноармейцев. Они бросаются к спускающемуся цеппелину. Движения их ловки, отчетливы, рассчитаны — и в несколько минут дирижабль на якоре.

На следующее утро погода так же хороша, как и накануне. С полярных метеорологических станций передают по радио, что над Баренцовым морем, куда летит дирижабль, штормовая погода улучшается.

И дирижабль вылетел в полярный рейс. Он шел со скоростью 120 километров в час. На нем летели 46 человек. Из них 31 — составляли экипаж воздушного корабля, а большинство остальных были ученые из разных стран.

Советский Союз послал в эту экспедицию четырех человек:

профессоров Самойловича и Молчанова, воздухоплавателя Ассберга и радиста Кренкеля, который за год до этого сменился с зимовки на Земле Франца Иосифа. Всей научной работой на дирижабле руководил Р. Л. Самойлович.

«Граф Цеппелин» уносил с собою письма нашим зимовщикам на Земле Франца Иосифа и на других полярных островах, пассажирам ледокола «Малыгин», который находился в это время в Северном Полярном море, а также посылки для группы Ушакова, зимовавшей на Северной Земле.

Семьи зимовщиков отправили им землянику, яблоки и даже живые левкои в горшочках, вставленных в корзину, открытую сверху. Посылки были аккуратно по всем почтовым правилам зашиты в холст. На одной из них химическим карандашом было написано: «Северная Земля. Радиостанция на островах Каменева. 79° 30′ северной широты, 91° 08′ восточной долготы. Геологу Н. Н. Урванцеву». Такие же «адреса» были и на других посылках. Эккенер собирался быть на Северной Земле через два дня, и ее единственные обитатели должны были получить такую невиданную там диковинку, как свежие фрукты, гораздо скорее, чем в Ленинград приходят яблоки из-под Москвы.

«Графа Цеппелина» и сравнить нельзя с теми неуютными дирижаблями, которые до него летали в Арктику. Пассажирские кабины на нем не велики, но они просторнее, чем купе спальных вагонов. Таких кабин десять, отделены они друг от друга полотняными стенками в деревянных рамах. Эти же стенки приспособлены в качестве шкафиков. В шкафу вешалка для платья и полочка для туалетных принадлежностей. В каждой каюте диван, который раскладывается на ночь на две койки — одна над другой, столик, прикрепленный к стенке у окна, и полотняный складной стул. Посреди пассажирской гондолы изящная чистенькая столовая, где свободно могут обедать 20 человек.

Через полчаса после отлета из Ленинграда под дирижаб-

лем уже расстилалась блестящая гладь Ладожского озера. Вскоре он пересек Онежское озеро и полетел над бесконечными лесами нашего Северного края.

К вечеру внизу показался Архангельск. Все его население высыпало на улицы. Дирижабль сделал круг над городом и полетел прямо на север к Земле Франца Иосифа.

Погода была спокойна, но Баренцово море было окутано сплошным туманом. Дирижабль поднялся на высоту 600 метров, но белые волны тумана ползли, колыхались и здесь. Ничего не было видно вокруг. Из осторожности Эккенер уменьшил ход. Так прошло около суток.

К вечеру следующего дня туман поредел и вскоре исчез совсем. И перед воздушными путешественниками, припавшими к стеклам своих кабин, раскинулись острова Земли Франца Иосифа. Их покрывали ледники. Изредка между льдами виднелись темные пятна коренной земли. Лед глетчеров блистал мягкими зеленоватыми красками. На горизонте ярко-желтое солнце бросало нежно-палевые лучи на обледенелую Землю Александры.

С огромной высоты, на которой шел дирижабль, все любовались панорамой приближавшегося полярного архипелага.

«Граф Цеппелин» летел прямо к острову Гукеру. Там, на берегу бухты Тихой, в сотнях километров от ближайшего людского поселения находится советская радиостанция, открытая в 1929 году. Сейчас в этой бухте стоял на якоре ледокол «Малыгин» и ждал цеппелина.

Плавными кругами дирижабль снижается над бухтой и медленно, очень осторожно садится на воду. Плавающие кругом льдины могут повредить дирижабль. Быстро подходит к нему шлюпка с ледокола. Одни мешки с почтой поднимаются со шлюпки на дирижабль, другие — летят с дирижабля в шлюпку, и через четверть часа он снова в воздухе.

Он поднялся на высоту 1200 метров и полетел над Землей

Франца Иосифа. Двумя фотографическими аппаратами острова снимались сверху. Аппараты для аэросъемки — особого устройства: ими можно снимать местность, лежащую прямо под воздушным кораблем.

В результате один остров оказался не островом вовсе, а полуостровом. Два нанесенных на карту острова исчезли совсем. Зато в другом месте появились новые острова и новые заливы.

Стеклянный глаз аэрофотографа не знает ошибок. Получилась точная карта архипелага. Длилась же воздушная съемка всего шесть часов. А если бы высадиться на землю, то на съемку понадобились бы месяцы, если не годы.

Съемка закончилась, и воздушная экспедиция продолжала свой полет на восток. Жизнь ее текла размеренно и ровно — по часам. Утром завтрак — кофе со сливками и закусками. В полдень — обед. В 4 часа дня — снова кофе. В 8 часов вечера — горячий ужин. Электрическая кухня цеппелина работала образцово. Свежей пищи было взято на шесть дней. Консервы пока были не нужны.

На полярный паек пришлось бы перейти только в том случае, если бы с дирижаблем что-либо случилось и он застрял бы в Арктике.

Постепенно густой туман скрыл внизу море, покрытое непроходимым льдом. Утром 28 июля дирижабль находился над островами Каменева. Но и этот район заволакивала пелена непроницаемого тумана.

На высоте километра цеппелин летает над Северной Землей. Иногда в разрывах между волнами тумана видна дикая гористая страна. Почти вся она покрыта льдом. Широкие глетчеры спускаются с гор прямо в море. На море, насколько можно разглядеть, тоже сплошной лед. Где-то здесь живет и трудится группа Ушакова. Но из-за тумана воздушная экспедиция так и не смогла разыскать радиостанцию на островах Каменева. Погода портилась, туман

«Красин» и «Малыгин».

густел. И осторожный Эккенер повернул свой корабль в обратный путь.

Перелетев через забитый льдами пролив Вилькицкого, «Граф Цеппелин» пересек полуостров Таймыр и взял курс на остров Диксон у входа в Енисейский залив. Над островом Диксоном дирижабль снизился немного и сбросил на парашютах те самые посылки, которые из-за тумана не удалось передать группе Ушакова. К посылкам прибавили еще шоколаду и газет. С дирижабля видели, как наши зимовщики подхватили парашюты с посылками. По жестам этих крохотных человечков внизу видно было, как они рады «воздушному» подарку.

Промелькнуло Карское море, и 29 июля дирижабль летел уже вдоль Новой Земли. По дороге он несколько раз пересек ее поперек. Здесь также была сделана подробная аэрофотосъемка.

А затем через остров Колгуев и город Мезень «Граф Цеппелин» понесся на Архангельск. Рано утром 30 июля он был уже над Ленинградом.

Не останавливаясь, дирижабль продолжал свой путь и в тот же вечер благополучно прибыл в Берлин, а к ночи — во Фридрихсгафен, к месту своей всегдашней стоянки.

«Граф Цеппелин» пробыл в воздухе 110 часов. В $4^1/_2$ суток он покрыл колоссальный путь в 13 тысяч километров. Из них больше 9 тысяч километров проделаны над советскими землями и морями.

Этот полет показал, что для хорошо оборудованного воздушного корабля с подготовленным экипажем дорога в полярные области открыта. Для человека, вооруженного современной техникой, нет препятствий, нет недоступных мест на земле.

Советский Союз строит уже собственные дирижабли, и недалеко время, когда наши полярники получат в свои руки новое мощное орудие для освоения Севера.

СЕВЕРО-ВОСТОЧНЫМ ПРОХОДОМ В ОДНУ НАВИГАЦИЮ

Бесконечной извилистой линией длиною почти в 20 тысяч километров тянется северное побережье Советского Союза. Перед ним, точно сторожевые укрепления, выдвинутые против полюса, лежат наши полярные острова. Их отделяют друг от друга моря, круглый год покрытые льдами.

Вдоль всей этой береговой линии — на материке и островах — одна за другой выросли 20 советских полярных станций. Из года в год наши зимовщики ведут там метеорологические и ледовые наблюдения и сообщают о них по радио.

Но, чтобы окончательно стать хозяевами морей, омывающих берега нашего Севера, надо было доказать, что эти моря можно пройти в течение одного лета.

Перед советскими моряками и учеными стала новая задача — отвоевать у Арктики Великий северный морской путь, установить пароходное сообщение через Северо-восточный проход. Это значит — пройти северными полярными морями из Атлантического океана в Тихий, то-есть обогнуть Азию с севера и выйти в Берингов пролив.

28 июля 1932 года из Архангельска вышел в плавание ледокольный пароход «Сибиряков» под командой капитана В. И. Воронина. На борту ледокола находилась экспедиция во главе с профессором О. Ю. Шмидтом. Научной частью экспедиции руководил профессор В. Ю. Визе. В экспедиции участвовали научные сотрудники Арктического института, кинооператоры, художники, журналисты.

«Сибиряков» направился к Маточкину Шару, разделяющему Новую Землю на два острова. Пройдя этот пролив, ледокол вышел в Карское море. У восточных берегов Новой Земли скопилась легко проходимая полоса мелко-битого льда в 50—60 километров шириною, а дальше море было чистое. 3 августа «Сибиряков» прибыл к острову Диксону,

а через несколько дней сюда пришел из Мурманска норвежский пароход «Вогланд» с углем для нашей экспедиции.

Перегрузив уголь в свои трюмы, ледокол отплыл к Северной Земле. 13 августа он стал на якорь у полярной станции на островах Каменева. Здесь экспедицию радостно встретила героическая группа Ушакова, которая в первый раз после двухлетнего пребывания на Северной Земле снова увидела живых людей. Начальник экспедиции О. Ю. Шмидт получил от зимовщиков составленную ими первую подробную карту Северной Земли. Руководствуясь этой картой, «Сибиряков» отправился в обход Северной Земли с севера. А группа Ушакова осталась ждать смены — смена должна была прибыть на следующий день на ледоколе «Русанов», который шел следом за «Сибиряковым».

15 августа «Сибиряков» обогнул мыс Молотова — самую северную оконечность Северной Земли. На широте 81° 28′ ледокол встретил совершенно неприступные ледяные поля, и экспедиция повернула к юго-востоку. Но и у восточных берегов Северной Земли были труднопроходимые льды, и вплоть до острова Малый Таймыр весь путь прошел в непрерывной борьбе с ними. Зато в южной части моря Лаптевых льдов не было, и 27 августа «Сибиряков» вошел в бухту Тикси в устье Лены. Здесь он взял новый запас угля, привезенный туда на барже.

Погода все время стояла тихая, льдов на дороге не было, и «Сибиряков» неустанно шел на восток вдоль пустынных берегов северной Азии. Мимо него прошли острова Ново-Сибирские, Медвежьи, устье реки Колымы. Но у Чаунской губы путь стерегли тяжелые льды, забившие все пространство вдоль чукотских берегов. Средняя толщина льда доходила до четырех метров, но попадались ледяные громадины и в десять и в двенадцать метров толщиною. А между тем до Берингова пролива оставалась еще целая тысяча километров.

Ледокол вступил в бой со своим всегдашним противником — льдом, но уже 10 сентября потерпел первый урон: вблизи Колючинской губы у него от ударов о льдины одна за другой сломались лопасти гребного винта. Одна лопасть отлетела целиком, на месте остальных трех — торчали лишь изуродованные куски. Итти дальше было невозможно.

Надо было поставить запасные лопасти. Но как это сделать? Винт — под водой. Водолазов на «Сибирякове» нет... Решено было погрузить ледокол носом так, чтобы корма поднялась как можно выше, — тогда винт покажется из воды.

Был объявлен аврал, и шестьдесят человек, все, кто был на борту «Сибирякова», принялись за работу. Из носового трюма весь полуторагодовой запас продовольствия подняли на бак [1], а в освободившийся трюм перенесли на себе в мешках из кормового трюма 400 тонн угля. Корма поднялась из воды, и новые лопасти были посажены на гребной вал. Затем уголь и продовольствие были перенесены обратно на свои старые места. Вся эта работа среди льдов в открытом море заняла семь дней, и 17 сентября «Сибиряков» двинулся дальше. А на следующий день у него отломился и пошел ко дну конец стального гребного вала вместе с насаженным на него новым винтом.

Ледокол теперь уже не мог двигаться самостоятельно — он стал игрушкой ветров, течений и льдов.

Куда понесет его — на север, на запад, на восток? Быть может, он попадет в глубь Арктики, где его ждет печальная участь «Жанетты»?

Дрейфующие льды медленно влекли беспомощный корабль. Его носило во всех направлениях, он описывал петли и зигзаги.

Мужественный экипаж не покладая рук боролся за свое спасение. Иногда забрасывали ледяные якоря и, зацепив-

---

[1] Бак — часть верхней палубы от передней мачты до носа.

шись за неподвижную льдину, паровой лебедкой подтягивали ледокол вперед. Иногда же взрывали аммоналом неподатливый лед.

К счастью, общее направление течения было попутным, и через десять дней «Сибиряков» был уже в ста километрах от Берингова пролива. Здесь лед оказался более редким. Тогда из брезентов сшили паруса, подняли их на мачты, и попутный ветер стал помогать ледоколу двигаться в нужном направлении.

Но разве могли самодельные паруса заменить бездействовавшую паровую машину в 2400 лошадиных сил?

Тут на помощь пришло радио. Против него бессильны расстояния и льды. К потерпевшему аварию ледоколу шел уже тральщик «Уссуриец». Он по радио получил приказ помочь «Сибирякову» и по радио же узнал, где тот находится.

1 октября «Сибиряков» выбрался на чистую воду. В тот же день к нему подошел «Уссуриец» и взял его на буксир. Это произошло близ мыса Дежнева, крайней восточной оконечности Азии, — там, где Северное Полярное море соединяется с Тихим океаном.

Первое советское судно прошло северо-восточным проходом.

Через две недели «Уссуриец» привел «Сибирякова» на буксире в Петропавловск на Камчатке, а затем доставил его для ремонта в японский порт Иокогаму. Оттуда герои Северо-восточного прохода вернулись на родину, где их ждала восторженная встреча и заслуженные награды.

До 1932 года история знала три плавания во всю длину Великого Северного морского пути: шведской экспедиции Норденшельда, русской — Вилькицкого и норвежской — Амундсена.

Но судам первых двух экспедиций пришлось остаться на зиму в Арктике, и целый год ушел у них на это путешествие. А у корабля Амундсена «Мод» были даже две зимовки.

Корма «Сибирякова» поднялась.

Четвертым плаваньем был поход «Сибирякова». Он прошел этот путь без зимовки — всего в 65 дней.

Советский ледокол совершил сквозное плавание Северо-восточным проходом в одну навигацию — он выполнил то, о чем веками мечтали, чего добивались, ради чего жертвовали здоровьем и жизнью целые поколения мореплавателей и ученых.

СТРАНА НАСТОЯЩЕГО

На этом мы закончим свой рассказ.

За последние два года Советский Союз организовал еще много полярных экспедиций — морских, сухопутных и воздушных — на всем протяжении своего арктического сектора от Мурмана до Чукотки. Но начать о них рассказывать — значит написать еще одну книгу, не меньшую, чем эта.

В числе этих экспедиций была и экспедиция О. Ю. Шмидта на пароходе «Челюскин».

Поход «Челюскина», его гибель и спасение его экипажа — все это еще свежо в памяти у каждого. Каждый с волнением читал и перечитывал телеграммы, в которых сообщалось, как борются со льдами, с пургой, с холодом сто пять человек в лагере Шмидта и вылетевшие к ним на выручку летчики. Не только Советский Союз — весь мир следил за этой геройской борьбой.

Наша книга была уже сдана в печать, когда радио сообщило о том, что все челюскинцы спасены.

В нескольких словах обо всех этих событиях не скажешь. Об экспедиции на «Челюскине», о том, как она жила среди льдов Северного Полярного моря; о том, как ее спасли наши летчики, о героизме советских полярников — обо всем этом, несомненно, будут написаны не одна, а много книг.

Для чего же посылаются все эти экспедиции, для чего все

это делается? Окупаются ли все эти физические, материальные и моральные силы, все напряжение и мужество, которые затрачиваются на осаду ледяной крепости?

В этом нет никакого сомнения — всякая затрата на исследование и изучение Севера окупается сторицей.

Могучие лесные массивы нашего Севера — неисчерпаемая сокровищница Советского Союза. Дремучая тайга занимает около половины советской земли, а маломальски изучена лишь четвертая часть этого пространства. Тайгу прорезают реки-великаны, которые впадают в наши северные полярные моря и вместе с ними образуют наилучшие дороги для вывоза леса за границу. Надо только уметь этими дорогами пользоваться — и наш лес становится чистым золотом.

Так называемая «ледяная пустыня» — пустыня лишь по названию. Жирные тюлени и белухи кочуют там по морю многотысячными стадами. Немало там моржей, белых медведей и диких оленей, а летом на прибрежных скалах гомон стоит от птичьих базаров. У нас уже есть своя зверобойная флотилия. И сколько промышленники ни истребляют этого зверья, наш живой золотой запас не убывает — так его много, так быстро он размножается, так велики Северное Полярное море и прилегающие к нему земли.

Советские исследователи открыли на дальнем Севере мощные залежи апатита, каменного угля, графит, цинк, олово, платину. Есть там и золото в прямом смысле этого слова. Разработка этих богатств уже началась.

За последние несколько лет Мурманск и Архангельск стали первоклассными портами, за полярным кругом выросли новые города — Хибиногорск и Игарка, и даже на Земле Франца Иосифа, на мысе Челюскине, на мысе Северном устроены постоянные базы для наших самолетов.

Советская власть открыла за полярным кругом огромную новую страну — *страну будущего*, как назвал ее Фритиоф Нансен. Эта страна теперь становится *страной настоящего*.

В Арктике, которую тот же Нансен называл «страной льда и ночи», оказались спрятанными могучие производительные силы, работающие на социализм.

Надо было только уметь их найти.

Вся эта работа идет теперь по плану, тесно связанному с планом всего народного хозяйства нашего Союза. Вот почему для нас изучение и освоение Севера — такое же близкое и родное дело, как создание Днепрогэса, сооружение новых тракторов, выпуск мощных паровозов или урожай на колхозных полях.

Каждая экспедиция, каждая зимовка накопляет знания для последующих, и наше поколение пользуется тем опытом, который предыдущие исследователи приобретали ценою подчас невероятных лишений, а иногда и смерти. Нашу технику даже сравнить нельзя с той техникой, которая была у полярных путешественников всего несколько десятков лет тому назад.

Теперешний ледокол бесстрашно врезается во льды. Куда не могут пробиться ледоколы, летят воздушные корабли. Радио же проникает всюду. Вооруженный этими замечательными изобретениями, человек ведет правильную осаду полюса и с каждым годом все глубже и глубже проникает в сердце Арктики.

И на наших арктических форпостах неутомимые и самоотверженные советские исследователи одно за другим стирают белые пятна и ставят на их месте красные флаги, которых не сломить никаким порывам леденящего полярного ветра.

СОДЕРЖАНИЕ

Часть первая. КАПИТАНЫ ЛЬДОВ

Часть вторая. „КРАСИН“

ЗАКЛЮЧЕНИЕ